Aus Natur und Geisteswelt

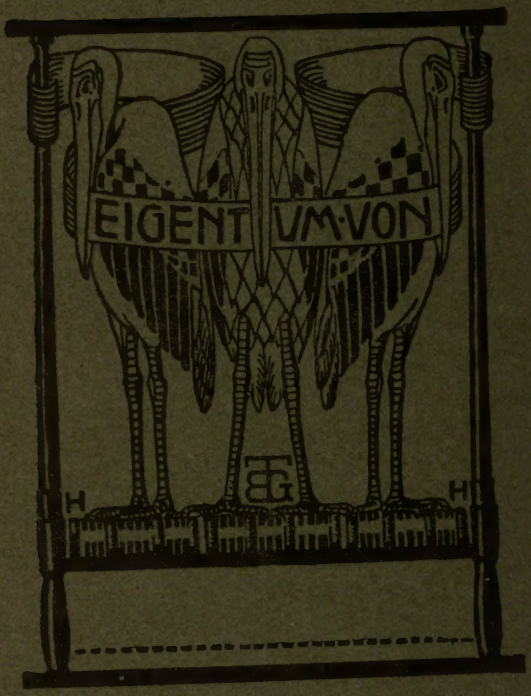
Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen

J. Bruns

Das Postwesen

seine Entwickelung und Bedeutung

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig



Ein vollständiges Verzeichnis der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" befindet sich am Schluß dieses Bandes.

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig, Poststraße 3

Künstlerischer Wandschmuck

für Haus und Schule. Farbige Künstlersteinzeichnungen

Gerade Werke echter Heimatkunst, die einfache Motive ausgestalten, bieten nicht nur dem Erwachsenen Wertvolles, sondern sind auch dem Kinde verständlich. Sie eignen sich deshalb besonders für das deutsche Haus und können seinen schönsten Schmuck bilden. Der Versuch hat gezeigt, daß sie sich in vornehm ausgestatteten Räumen ebensogut zu behaupten vermögen, wie sie das einfachste Wohnzimmer schmücken.
Auch in der Schule finden die Bilder immer mehr Eingang. Maßgebende Pädagogen haben den hohen Wert der Bilder anerkannt, mehrere Regierungen haben das Unternehmen durch Ankauf und Empfehlung unterstützt.

Schwarzwaldtanne. Von Walter Conz.

Größe 100><70 cm. Preis 6 Mark. Ohne Glas gerahmt 14 Mark. Mit Glas gerahmt 19 Mark. Passende Rahmenfarbe dunkelrot.

„Es läßt sich kaum noch etwas zum Ruhme dieser wirklich künstlerischen Steinzeichnungen sagen, die nun schon in den weitesten Kreisen des Volkes allen Beifall gefunden und — was ausschlaggebend ist — von den anspruchvollsten Kunstfreunden ebenso begehrt werden wie von jenen, denen es längst ein vergeblicher Wunsch war, das Heim wenigstens mit einem farbigen Original zu schmücken. Was sehr selten vorkommt: hier begegnet sich wirklich einmal des Volkes Lust am Beschauen und des Kenners Freude an der künstlerischen Wiedergabe der Außenwelt." (Kunst für Alle XII.)

„... Alt und jung war begeistert, geradezu glücklich über die Kraft malerischer Wirkungen, die hier für verhältnismäßig billigen Preis dargeboten wird. Endlich einmal etwas, was dem öden Oldruckbilde mit Erfolg gegenübertreten kann."
(Pfarrer Naumann in der „Hilfe".)

Katalog mit ca. 130 farbigen Abbildungen unentgeltlich und postfrei vom Verlag.

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig.

Künstlerischer Wandschmuck

für Haus und Schule. Farbige Künstlersteinzeichnungen

Größere Blätter: Bildgröße 100×70 cm und 75×55 cm *M* 5.— und *M* 6.—

Erschienen sind ca. 75 Blätter, darunter:

Bantzer, Abend.
Bergmann, Seerosen.
Biese, Hünengrab — Im Stahlwerk b. Krupp.
Conz, Schwarzwaldtanne.
Deitmann, Vulkanwerft bei Stettin.
Du Bois-Reymond, Akt. Landsch. (Akropolis).
Eichrodt, Droben stehet die Kapelle.
Fikentscher, Krähen im Schnee.
Genzmer, Volkslied.
Georgi, Ernte — Pflügender Bauer.
Hecker, Am Meeresstrand.
Hein, Im Wasgenwald — Am Webstuhl.
Hoch, Fischerboote — Gletscher — Kiefern.
Kampmann, Mondaufgang.
Kampmann, Abendrot — Herbstabend.
Kanoldt, Eichen.
Leiber, Sonntagsstille.
Liner, Abendfrieden.
Matthaei, Nordseeidyll.
Munscheid, Winternacht.
Orlik, Rübezahl — Hänsel und Gretel.
Otto, Christus u. Nikodem. Maria u. Martha.
Paczka, Reigen.
Roman, Paestum — Röm. Campagna.
Schacht, Einsame Weide.
Schinnerer, Waldwiese — Winterabend.
Schramm-Zittau, Schwäne.
Strich-Chapell, Lieb Heimatland ade — Herbst im Land — Dorf in Dünen — Frühlingsgäste — Mondnacht.
Süß, Sankt Georg.
Voigt, Kirchgang.
v. Volkmann, Wogendes Kornfeld.
Wieland, Matterhorn — Letztes Leuchten.

Kleinere Blätter:

Bildgröße 41×30 cm. Erschienen sind ca. 30 Blätter, je *M* 2.50, darunter:

Beckert, Sächsische Dorfstraße.
Bendrat, Aus alter Zeit — St. Marien in Danzig — Jakobskirche in Thorn — Ordensburg Marienwerder — Die Marienburg — Ruine Rheden.
Biese, Christmarkt — Einsamer Hof.
Daur, Beschneite Höhen — Kapelle.
Fikentscher, Maimorgen.
Hein, Das Tal.
Hildenbrand, Was der Mond erzählt.
Kampmann, Herbsttürme — Feierabend.
Lunkz, Altes Städtchen.
Ortlieb, Herbstluft.
Petzet, Am Stadttor.
Strich-Chapell, Blühende Kastanien.
Strich-Chapell, Heuernte.
v. Volkmann, Frühling auf der Weide.
Zessing, Dresden [Herbst in der Eifel.
Leinwandmappe m. 10 Bl. n. Wahl *M* 28.—
Kartonmappe m. 5 Blätt. n. Wahl *M* 12.—

Bunte Blätter:

Kleinste Künstlersteinzeichnungen.

Blattgröße 33×23 cm.

Erschienen sind ca. 20 Blätter, je *M* 1.—, darunter:

Biese, Verschneit.
Daur, Am Meer.
Fikentscher, Am Waldesrand.
Glück, Morgensonne im Hochgebirge.
Hildenbrand, Stilles Gäßchen.
Kampmann, Baumblüte — Bergdorf.
Knapp, Unter dem Apfelbaum.
Matthaei, In den Marschen.
Schroedter, Bergschlößchen.

In Furnierrahmen . . . . . *M* 1.80
In massivem Rahmen . . . . . *M* 3.—
Leinwandmappe mit 10 Blättern nach Wahl . . . . . *M* 12.—
Kartonmappe mit 5 Blättern nach Wahl. . . . . *M* 5.—

Wand-Friese:

Bildgröße 105×44 cm je *M* 4.—

Rehm-Pietor, Wer will unter die Soldaten — Wir wollen die goldene Brücke bauen — Schlaraffenland — Schlaraffenleben — Englein z. Wacht — Englein z. Hut.
Lang, Um die Wurst — Heiteres Spiel.
Herrmann, Im Moor — Aschenbrödel — Rotkäppchen.
Rahmen v. *M* 2.— bis *M* 17.— laut Katalog.

Porträts: Größe 60×50 cm *M* 3.—

Bauer, Goethe — Schiller — Luther.
Kampf, Kaiser Wilhelm II.
Bauer, Kleines Schillerbild. Größe 19×29 cm. Preis 1 *M*, in Furnierrahmen 2 *M*, in massivem Rahmen 3 *M*.

Rahmen: Zu d. größ. Blättern *M* 3.80 bis *M* 17.— zu d. kleineren *M* 2.— bis 4.—

B 89936

Aus Natur und Geisteswelt

Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen

165. Bändchen

Das Postwesen

seine Entwickelung und Bedeutung

Von

Johannes Bruns

Kaiserlicher Postrat

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

563059

14.5.53

Druck und Verlag von B. G. Teubner in Leipzig 1907

Alle Rechte, einschließlich des Übersetzungsrechts, vorbehalten.

Vorwort.

Seit einigen Jahren halte ich an der hiesigen Handelshochschule während des Sommersemesters Vorlesungen über die Entwickelung und Bedeutung des Post- und Telegraphenwesens. Auch in der Vereinigung für rechts- und staatswissenschaftliche Fortbildung habe ich im Frühjahr 1906 mehrere Vorträge gehalten. Endlich wirkte ich noch bei Veranstaltung von Vorträgen in den wissenschaftlichen Volkskursen mit. Bei diesen Gelegenheiten habe ich die Erfahrung gemacht, daß den Einrichtungen der Post und Telegraphie ein lebhaftes Interesse entgegengebracht wird. Das ermutigte mich, einer Anregung der Firma B. G. Teubner zu entsprechen und die in ihrem Verlage erscheinende Sammlung von Schriften „Aus Natur und Geisteswelt" durch je ein Bändchen über das Post- und Telegraphenwesen zu ergänzen. Es war erst beabsichtigt, die beiden Gegenstände in einem Bändchen zusammenzufassen, was sich aber während der Bearbeitung als unmöglich erwies. Selbst bei der getrennten Behandlung habe ich mich in vorliegender Schrift sehr beschränken müssen. Es soll ja auch nur eine Darstellung in großen Zügen sein. Als Unterlagen haben Abhandlungen bekannter Schriftsteller auf dem Gebiete des Postwesens gedient; ich habe die Quellen am Schlusse genannt. Möge die Schrift eine freundliche Aufnahme finden.

Cöln, im Dezember 1906.

J. Bruns.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Geschichtliche Entwickelung.

1. Altertum: Nachrichtenvermittelung alter Völker im Gegensatz zur neueren Zeit, besonders der Perser und Römer (Cursus publicus) 1

2. Mittelalter: Botenanstalten der Fürsten, Bischöfe, Klöster, des Deutschen Ordens, der Universitäten, das Städtebotenwesen, Metzgerposten. Anfänge des modernen Postwesens, Thurn und Taxissche Post, Reichspost und Territorialpost 2

3. Neuzeit: Entwickelung des Postwesens bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts in Deutschland, Österreich, den Niederlanden, Spanien, Frankreich, England, Rußland, Dänemark, Norwegen, Schweden, Türkei, Griechenland, in den Vereinigten Staaten Amerikas, Mexiko, China, Japan. Die neuzeitliche Post unter dem Einflusse der Entdeckungen und Erfindungen, des Dampfes und der Elektrizität . . . 4

II. Die Post als Staatsverkehrsanstalt.

1. Allgemeines über Staats- und Privatbetrieb . . . 16

2. Postregal und Postzwang, Umfang des Postzwanges in einzelnen Ländern 18

3. Poststrafrecht 21

4. Postgesetzgebung 21

5. Briefgeheimnis 21

III. Organisation.

Zentralisation und Dezentralisation, Vereinigung von Post und Telegraphie 22

Seite

IV. Wirkungskreis.

1. Briefpost: Briefe, Postkarten, Geschichte der Postkarte, Drucksachen, Warenproben, Zeitungen . . . 25
2. Paketpost 26
3. Geldverkehr: Geldbriefe, Postanweisungen, Postbons, Giroverkehr, Postscheck, Postsparkassen, Postnachnahme, Postaufträge 29
4. Postreiseverkehr 35
5. Landpostwesen 36
6. Feldpost 36

V. Tarif- und Gebührenwesen.

Allgemeines, Tarifpolitik, Portoreform durch Rowland Hill und ihre Bedeutung, Postfreimarke . . . 38

VI. Mittel zur Postbeförderung.

Fußboten, Reiter, Fuhrwerke, Eisenbahnen, Schiffe, Automobil und Fahrrad, Rohrpost 41

VII. Weltpostverein.

Entstehung, Entwickelung, Bedeutung 53

VIII. Die deutsche Post.

Verfassung, Gesetzgebung, Organisation, Wirkungskreis, Personal, Wohlfahrtseinrichtungen, im Dienste allgemeiner Reichszwecke 60

IX. Postbetriebsdienst 82

X. Deutsche Post im Ausland und in den deutschen Kolonien 92

XI. Statistik 126

Literatur 128

Sachregister 131

I. Geschichtliche Entwickelung.

Altertum.

Was der heutige Sprachgebrauch unter dem Begriffe „Post" versteht, ist grundverschieden von der Bedeutung des Wortes in früherer Zeit. Die „Post" im heutigen Sinne des Wortes ist eine Einrichtung für die vorausbestimmte, regelmäßige, organisch ineinandergreifende und jedermann gegen Zahlung fester Gebühren zustehende Beförderung von Nachrichten, Paketen, Geld und Personen. Betrachtet man unter diesem Gesichtspunkte die Entwickelung der Post, so kann man im Altertum und auch noch in den Anfängen des Mittelalters nicht von einer „Post" reden, es war nur eine Nachrichtenbeförderung der verschiedensten Art, zu mancherlei Zwecken, zum Teil gut organisiert.

Wir wissen aus den Zeugnissen der Schriftsteller, daß die Alten die Tauben und Schwalben zur Beförderung von Nachrichten benutzt haben. Sie dienten den Seefahrern des Mittelmeeres als Nachrichtenvermittler, sie waren wegen dieser Eigenschaft ebenso geschätzt von den Indern, den Bewohnern Ägyptens und Syriens.

Eine viel verbreitete Verwendung fand die Kraft des Menschen, die Läufer, die ja schon im Alten Testament genannt werden. Denkmäler aus alter Zeit haben solche Botenläufer als Abbildungen. Berühmt sind die Hemerodromen des klassischen Griechenlands, die durch Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit hervorragten. In dem weit ausgedehnten chinesischen Reiche und in Japan walteten die Läufer ihres Amtes als Vermittler von guten und bösen Nachrichten. In den alten Zeiten waren es wesentlich militärische und politische Rücksichten, welche dem Nachrichtendienst die hervorragende Rolle zuwiesen. Denn weitausgedehnte Reiche, entlegene Landesgrenzen, unruhige unterjochte Völker machten einen schnell und sicher wirkenden Nachrichtendienst von und nach der Zentralstelle notwendig. Die Perser und Römer liefern hierfür sprechende Beispiele. Xeno-

phon und Herodot preisen die Schnelligkeit der Boten des Cyrus, die weder Schnee noch Regen, noch Hitze oder die Nacht aufhalten konnten. Geschichtliche Überlieferungen und zahlreiche noch heute vorhandene Denkmäler aus der Römerzeit geben uns Kunde von dem wohleingerichteten Nachrichtendienste des Römervolkes, der sich auf dem großartig ausgebildeten Straßennetz des Weltreiches mit Schnelligkeit abwickelte. Aber selbst die vollkommenste Einrichtung aus jener Zeit, der cursus publicus, war nicht ein Faktor des Fortschrittes für das stark entwickelte wirtschaftliche Leben, sondern nur eine politisch-militärische, polizeilichen Zwecken dienende Staatsbeförderungsanstalt. Ihre Unterhaltung wurde ein drückender Frondienst, der von den Provinzen abgeschüttelt wurde, sobald das morsch gewordene Reich zerfiel.

Es wird vielfach behauptet, daß Karl der Große, dessen weitausschauender Blick den vollen Nutzen eines gut ausgebildeten Nachrichtendienstes gewiß erkannt hat, die alte römische Einrichtung wieder hat aufleben lassen; doch die aus jener Zeit herrührenden Urkunden erwähnen es nicht.

Mittelalter.

Im frühen Mittelalter bestand zwar ein beschränkter Güterumlauf, aber weitere Kreise hatten kein Bedürfnis nach postmäßigen Verbindungen; das geistige Leben des Volkes war noch nicht allgemein entwickelt, es fehlten zum intensiven Verkehrsbedürfnis die wirtschaftlichen und politischen Voraussetzungen. Das politische, geistige und wirtschaftliche Leben zeigt sich nur in abgeschlossenen, begrenzten Kreisen: in den Residenzen der Fürsten und Bischöfe, in den Klöstern und an den Universitäten, in den Handelsstädten und an den Meßplätzen. Es war eine ganz natürliche Erscheinung, daß diese über die Reiche zerstreuten Zentren in Verbindung miteinander traten, je nach den Zeitverhältnissen mehr oder minder rege. Hieraus erklärt sich eine Erscheinung, welche das charakteristische Kennzeichen des Verkehrslebens im Mittelalter ist: die auflebenden Botenanstalten verschiedenster Art. Könige und Fürsten bedienten sich in persönlichen Angelegenheiten besonderer Boten; Herzöge und Grafen folgten ihrem Beispiele. Wandernde Mönche und Laienbrüder besorgten nicht nur die Korrespondenz der eigenen Klöster, sondern

auch die der Erzbischöfe und Bischöfe. Die straffe, einheitliche kirchliche Organisation bedurfte eines lebhaften Nachrichtendienstes, eines ausgedehnten Briefaustausches zwischen Haupt und Gliedern. Musterhaft waren die Boteneinrichtungen des Deutschen Ordens, für den nach den Niederlassungen in Preußen die Notwendigkeit einer regelmäßigen Verbindung mit dem Sitze des Herrenmeisters in Venedig sich alsbald geltend machte. Später entstanden ständige Beförderungsgelegenheiten zwischen dem Hauptsitze und der Marienburg und den zahlreichen Niederlassungen in den Provinzen. Die Botenanstalten der Universitäten waren ein notwendiges Glied in der Verkehrsvermittelung zwischen diesen Bildungsanstalten, wohin die lernbegierige Jugend aus allen Ländern zusammenströmte. In Frankreich schützte die Pariser Universität den Nachrichtendienst vor völliger Vernichtung. Sie richtete ein Beförderungssystem ein, das nach und nach immer mehr verbessert wurde und für die Hochschule sich zu einer reichen Einnahmequelle gestaltete, bis Ludwig XI. am 19. Juni 1464 die berühmte Verordnung in Lucies bei Doubleus unterzeichnete, die in Frankreich eine geregelte Post einführte.

Der Wirkungskreis dieser Boten war beschränkt; es mußten sich aus dem Bedürfnis heraus neue Einrichtungen bilden. Vor allem waren es die Kaufleute und die Städte, welche für sich einen Botendienst ausbildeten. Schon frühzeitig hatten sich regelmäßige Kaufmannszüge entwickelt, die naturgemäß zunächst zwischen den einzelnen Meßplätzen verkehrten, dann sich weiter ausdehnten nach den Hauptorten der Hansa, den großen Stapelplätzen und Hauptmittelpunkten des Welthandels der damaligen Zeit. Das Städtebotenwesen war namentlich in späterer Entwickelung gut organisiert, wenn auch die Boten selbst an Zuverlässigkeit viel zu wünschen übrig ließen. Für die große Masse und für abseits von der Verkehrsstraße gelegene Orte waren die Metzger eine bequeme Beförderungsgelegenheit. Die Metzgerposten haben ja ihre eigene Geschichte. Die Entwickelung dieses ganzen Botenwesens in den einzelnen Ländern hing aufs engste zusammen mit der Machtstellung des Landes und seiner wirtschaftlichen Bedeutung.

Das spätere Mittelalter zeigt schon Vorgänge, welche der neueren Zeit vorarbeiteten. Die Welt stand unter dem Zeichen bahnbrechender Erfindungen und Entdeckungen. Die

Erfindung der Buchdruckerkunst förderte mächtig die literarische Tätigkeit, gab den Tagesneuigkeiten in Flugblättern und periodischen Zeitungen weiteste Verbreitung, wodurch der Verkehr der Post wesentlich erhöht wurde, ließ die klassischen Studien wieder aufleben und regte lebendigen Verkehr zwischen Universitäten und Gelehrten an. Columbus entdeckte den vierten Weltteil, Vasco de Gama fand den Seeweg nach Ostindien. Kurz, das materielle und geistige Leben der Völker Europas war in aufsteigender Entwickelung begriffen. Handel und Wandel hatten einen mächtigen Anstoß erhalten und wurden in neue Bahnen gelenkt. Die engere Verbindung der Nationen in kommerzieller Beziehung ging Hand in Hand mit dem immer lebhafteren Streben, die idealen Errungenschaften einzelner durch engeren Austausch zum Gemeingut aller werden zu lassen. Dieselbe Bewegung machte sich auf religiösem und politischem Gebiet bemerkbar.

Neuzeit.

Wir haben gesehen, wie der Nachrichtenvermittelung der alten Zeit nicht die Schnelligkeit fehlte. Sie hatte aber nicht die Eigenschaft der Regelmäßigkeit; der Abgang war vielmehr von besonderen Anlässen abhängig. Den Einrichtungen des ersten Mittelalters fehlte auch der Zusammenhang der Verbindungen und damit die Pünktlichkeit in der Übermittelung. Es muß dieses hervorgehoben werden, um die Verdienste der nun in der Postgeschichte erscheinenden Familie Thurn und Taxis um die Entwickelung des vaterländischen und internationalen Postwesens richtig würdigen zu können. Der Fürstlich Thurn und Taxissche Archivar Dr. Rübsam hat aus dem reichen Urkundenschatz der Familie ein interessantes Bild hiervon entworfen, das sich in den Sätzen abspiegelt: „Die Taxisschen Kuriere brachten die Befehle des Kaisers von einem Ende des Reiches zum anderen; sie hielten die Verbindung der gegen den Halbmond in Ungarn und Afrika kämpfenden Truppen mit dem christlichen Abendlande aufrecht. Die Depeschen der Botschafter und Statthalter, die Schreiben der Kurfürsten, Fürsten und Stände des Reiches, die Bullen und Breven der Päpste, die Befehle der Ordensgenerale an die ihnen unterstellten Klöster und Häuser, die Berichte der päpstlichen Nuntien, die Briefe und Wechsel der Kaufleute an den Mittelpunkten des Welthandels, die Korre-

spondenzen der Koryphäen der Kunst und Wissenschaft, die brieflichen Mitteilungen der großen und kleinen Welt, mit einem Worte, jener Strom des politischen, kirchlichen, kommerziellen, wissenschaftlichen und privaten Lebens, welches in hochgradig erregter Zeit zwischen den zivilisierten Staaten Europas hin und her flutete, bewegte sich sicher und rasch durch die vom Hause Taxis geschaffenen und lebendig erhaltenen internationalen Verkehrsadern." Hier haben wir die Kennzeichen der modernen Post: Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Sicherheit, die Anfänge der allgemeinen Zugänglichkeit. Denn wenn auch die Posten an erster Stelle die Briefe in Angelegenheiten des Königs und Kaisers befördern mußten, so war doch die Mitnahme von Privatkorrespondenz gestattet. Hierin liegt ein wesentlicher Unterschied zwischen den Taxisschen Posten und denen in Frankreich unter Ludwig XI. Karl I. übertrug das Recht zur Anlage und zum Betriebe der Posten ausschließlich an Franz und Baptista von Taxis; wir finden also schon Anfänge des Postregals. Die Paket- und Personenbeförderung wurde in den Kreis der Wirksamkeit gezogen; die Gebühren waren vorausbestimmt. Die Post fängt an eine Organisation zu werden, die volkswirtschaftlichen, gemeinnützigen Zwecken dient.

Rudolf II. erhob durch Patent vom 16. Juni 1595 die Würde des Generalpostmeisters zu einem Reichsamt und ernannte Leonhard von Taxis zu des heiligen Reiches und seiner Erblande Generalpostmeister. Der Nachfolger Lamoral von Taxis erhielt am 27. Juli 1615 vom Kaiser die Würde des Reichsgeneralpostmeisters mit der Wirkung, daß er das Amt als ein neu eingesetztes Regale für sich und seine männlichen Nachkommen zu Lehen erhalte. Seit dem 27. Oktober 1621 wurde das Recht auch auf die weiblichen Erben ausgedehnt Der Kaiser bedeutete allen Reichsständen, den Taxis an ihrem Lehen bei Vermeidung kaiserlicher Ungnade und einer Strafe von 50 Mark lötigen Goldes nicht im mindesten Eintrag zu tun. Wir stehen hier vor einem wichtigen Ereignis in der Geschichte des deutschen Postwesens, das wesentlichen Einfluß auf dessen Gestaltung, auf die Bildung der Reichs- und der Territorialposten ausgeübt hat.

Die Reichsposten konnten sich zwar ungestört ausbreiten, da die Landesfürsten den Nutzen der Staatsposten noch nicht erkannten und Taxis ihnen bei Beförderung der Korrespondenz

sehr entgegenkam; aber es handelte sich nur um eine Duldung der Reichsposten ohne Anerkennung des Rechtes. Hier ist der Ausgangspunkt eines Kampfes, der Jahrhunderte hindurch gedauert hat. Schon am Ende des 16. Jahrhunderts leisteten einige Fürsten und Reichsstädte Widerstand. Den Reichsfürsten kam namentlich der Umstand zustatten, daß das österreichische Haus in seinen Erblanden selbst eigene Posten anlegte und die Taxisschen Posten davon ausschloß. Sie beriefen sich hierauf, richteten selbst Posten ein, und nun entwickelte sich nach und nach die ganze Reihe von Territorialposten, die eine einheitliche Entwickelung des deutschen Postwesens so sehr gehindert haben. In dieser Hinsicht lagen die Verhältnisse in anderen Ländern viel günstiger. Der erste, welcher die Organisation eines eigenen Postwesens in seinen Landen mit weitem Blick und der ihm eigenen Tatkraft in die Hand nahm, war Friedrich Wilhelm der Große Kurfürst von Brandenburg. An den Grafen von Taxis schrieb er: „Daß er sich solche unerträgliche Servitut unter keinen Umständen aufbürden lasse und seine landesfürstliche Hoheit nachdrücklich maintenieren werde." Der Große Kurfürst ist der Begründer der preußischen Staatspost gewesen. Trotz aller Schwierigkeiten, trotz aller Konflikte hat er in seinen Landen ein einheitliches, wohlgeordnetes Postwesen hergestellt, große Postkurse angelegt: von Cleve nach Memel mit Anschlüssen nach Amsterdam und Warschau, nach Hamburg und über Breslau nach Wien. Die Posten waren wegen ihrer Pünktlichkeit und Schnelligkeit berühmt.

Friedrich I. setzte das Werk seines großen Vorgängers fort, der Postverkehr hob sich mächtig, der Charakter der Post als kosmopolitische Einrichtung fing an in die Erscheinung zu treten. Aber die Entwickelung litt doch unter den vielen Streitigkeiten, welche an den verschiedenen Grenzen auftauchten. Die Sorge Friedrich Wilhelms I. für den weiteren Ausbau kennzeichnet sich schon an einigen von ihm herrührenden Bemerkungen. Als man ihm vorschlug, von der weiteren Anlage von Posten in Ostpreußen abzusehen, weil sie verhältnismäßig große Auslagen verursachen würde, schrieb er an den Rand des Schriftstückes: „sollen Posten anlegen in Preußen von Ort zu Ort; ich will haben ein Land, das kultiviert ist, dazu gehört Post." Er nennt sie sogar „das Öl vor die ganze Staatsmaschine". Was der schaffende Geist des Großen Kurfürsten ins Leben

gerufen, das empfing durch die ordnende Hand Friedrich Wilhelms I. inneren Halt und feste Form. Der König hinterließ die preußische Staatspost in wohlgeordnetem und blühendem Zustande, sonst hätte sie die nun folgenden schweren Kriegszeiten nicht so gut überstehen können.

Trotz der bewegten Zeiten fand Friedrich der Große noch Zeit sich persönlich um die weitere Ausgestaltung der Postverhältnisse zu kümmern. Aus dem Lager von Strehlen gab er die berühmte Order wegen Einrichtung eines geordneten Postwesens in Schlesien. „Das Postwesen soll dem Interesse des Königs und des Volkes, als welche Interessen dieselben sind, entsprechend und zum Besten des Commercii, worauf allemal ein besonderes Augenmerk zu haben, organisiert werden", so lautete der Befehl des Königs. Unter seiner Fürsorge werden Verbesserungen eingeführt, die ihre fruchtbringenden Wirkungen leider nicht in vollem Maße ausüben können wegen des unheilvollen Finanzprinzips, das er unter dem Einflusse der Verhältnisse und irregeleitet von den französischen Ratgebern gerade auf die Post anwandte. Trotzdem durfte auch sie sich rühmen, von dem Geiste des großen Königs durchdrungen zu sein.

Es hatte schon seit den Zeiten des Großen Kurfürsten immer der Wunsch geherrscht, daß wenigstens im niedersächsischen Reichskreise ein starkes und möglichst durch Verträge einheitlich gestaltetes Postwesen geschaffen werden möchte. Aber auch der verkehrspolitische Horizont machte Halt an den Grenzen der einzelnen Länder; statt freie verkehrsverbindende Wege zu schaffen, richtete man verkehrshemmende Schranken auf.

In Kursachsen hatte das Taxissche Postwesen schon 1616 festen Fuß gefaßt. Der Kurfürst Johann Georg gestaltete später die entstandenen städtischen Anstalten in eine landesherrliche um und knüpfte Verkehrsbeziehungen mit den Nachbarstaaten an.

Eigenartig gestaltete sich das Postwesen in Braunschweig und Lüneburg. Schon 1647 waren dort Landesposten errichtet, die aber bald in den Taxisschen Posten scharfen Wettbewerb erhielten. Später (1682) wurde die Würde eines Erbgeneralpostmeisters der Familie v. Platen verliehen, die in ihren Rechten von dem Kurfürsten von Hannover bestätigt wurde, bis endlich 1736 die Verstaatlichung eintrat. Schon die Lage von Bayern und Württemberg brachte es mit sich, daß sich hier die Taxisschen Posten am meisten ausdehnten. Wohl

versuchten die Fürsten, insbesondere Max Emanuel, nach dem Beispiele von Brandenburg sich frei zu machen von fremden Postgerechtsamen; aber es gelang nur in geringem Maße und auf nicht lange Zeit. Hier haben sich die Taxisschen Posten am längsten gehalten.

Ganz anders war die Entwickelung in Österreich. Trotz der Erbbelehnung mit dem Postwesen im Reich durften die Taxisschen Posten in den österreichischen Erblanden nicht festen Fuß fassen. Gerade hierauf berief sich der Große Kurfürst bei Verteidigung seiner Rechte. Auch in Österreich war die Leitung des Postwesens zunächst in den Händen einzelner Familien — Magni, v. Paar —, bis es unter Karl VI. 1720 in Staatsverwaltung übernommen wurde. Ausgenommen waren die vorderösterreichischen Lande und Tirol, wo Taxis längere Zeit hindurch sich behauptete. Unter Kaiserin Maria Theresia blühte auch das Postwesen in Österreich auf; mit der Vervollkommnung der Organisation ging die Vermehrung der Postanlagen Hand in Hand

In den Niederlanden bestand bis zum Jahre 1752 keine eigentliche Staatspost. Jede bedeutendere Stadt hatte ihr eigenes Postwesen. Die städtischen Botenanstalten haben sich das Recht der Briefbeförderung im Inneren des Landes bis ins 18. Jahrhundert hinein zu erhalten gewußt. Es gab naturgemäß heftige Fehden mit Taxis, dessen Postkurs ja gerade in diese Gegend sich ausdehnte; es wäre beinahe zu einem Aufruhr wegen der Poststreitigkeiten gekommen. Nachdem schon unter Philipp von Anjou die Boteneinrichtungen wesentlich eingeschränkt waren, nahm Taxis 1725 das gesamte Postwesen in den Niederlanden in Pacht und behauptete sich bis zu den großen Umwälzungen durch die französische Revolution.

Die Familie Taxis ist auch in Spanien mit der Entwickelung des Postwesens aufs engste verbunden. In ihren Händen war vorzugsweise die internationale Nachrichtenvermittelung. Für den Verkehr im Inneren des Landes bestanden schon Jahrhunderte vorher Verbindungen durch Boten, die in dem Gesetzbuche Alfons' X. (1252—1284) erwähnt werden. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts vereinigten sie sich in einer Korporation, correos, woher die Bezeichnung für die spanische Post stammt. Es war selbstverständlich, daß die Stellung Spaniens im Weltverkehr auch den Posten eine er-

höhte Bedeutung verlieh. Schon während der Regierung Philipps III. wurde 1601 zu Paris der erste internationale Postvertrag abgeschlossen. Manche Wandlungen machte die Verkehrsanstalt durch, bis sie unter Philipp V. im Jahre 1716 verstaatlicht wurde.

Frankreich und England hatten von jeher den Vorzug der Gebietseinheit und auf diese Weise die günstigsten Vorbedingungen für die Entwickelung der Posten. Ja, die Geschichtsschreiber sind darin einig, daß in Frankreich das erste Landespostwesen, also die erste Staatspostanstalt entstanden ist. Auch der Charakter der Gemeinnützigkeit, festgesetzte Abgangs- und Ankunftszeiten finden sich schon früh vor. Ludwig XI. errichtete durch Edikt vom 19. Juni 1464 einen amtlichen Reitpostdienst. Auf geringe Entfernungen wurden „maitres tenants les chevaux pour le service du Roy" aufgestellt, die unter Leitung und Oberbefehl des „Conseiller Grand Maitre des Coureurs de France" standen. Karl VIII. fand 1483 schon 270 derartige Stationen vor. Die folgenden Herrscher vervollkommneten die Einrichtungen, bis Heinrich IV. durch Verfügung vom 8. Mai 1597 einen regelrechten Personenbeförderungsdienst ins Leben rief. Die bereits erwähnten Universitätsboten traten in scharfen Wettbewerb mit den Staatsposten; erst 1643 verloren sie ihre Privilegien. Dem Kardinal Richelieu wird die Errichtung der ersten Briefpostämter (1627) und die Einführung fester Taxen zugeschrieben. Im Jahre 1603 erscheint der Titel eines „Général des Postes".

Um die Mitte des 17. Jahrhunderts tauchte der Gedanke der Frankierung mittels Stempels zum erstenmal auf. Ein gewisser Délayer erhielt 1653 das Vorrecht, in verschiedenen Vierteln der Stadt Paris Briefkasten aufzustellen, worin das Publikum Briefe werfen konnte, die mittels eigener Billets port payé frankiert waren. Derselbe Gedanke tauchte später in anderer Form wieder auf, nachdem er lange Zeit in Vergessenheit geraten war. Im Jahre 1760 sind schon Stadtpostanstalten in Tätigkeit. Sonderbarerweise wurde die Post in Pacht gegeben, ein Zustand, der sich bis in die Zeit der Revolution erhalten hat.

In England reichen die Nachrichten einer staatlichen Posteinrichtung bis in die Zeit Eduards I. hinauf. Zunächst auf staatliche Zwecke beschränkt, wurde die Einrichtung unter

Eduard II. auch dem Privatverkehr nutzbar gemacht. Heinrich VIII. setzte einen „Master of the Posts“ ein. Der schon lebhafte Handel der damaligen Zeit nach dem Auslande machte besondere Posteinrichtungen notwendig. Es ist ein wechselvolles Bild der Entwickelung, ein Streit zwischen fremdländischen Kaufmannsgilden und den staatlichen Behörden bzw. untereinander, bis Elisabeth der Sache durch Aufhebung der „Stranger's Post“ ein Ende machte. Jakob I. errichtete eine „Allgemeine Post für inländische Briefe“, 1637 wurde sie verstaatlicht. Auch in England wurde eine Zeit hindurch die Post verpachtet und zwar für fortschreitend höhere Pachtsummen, 1685 rund 65000 Pfund.

Unter Karl II. wurde die „Post Office Charter“ veröffentlicht, welche die Briefpost weiter ausbildete und auch das Monopolrecht auf Personenbeförderung ausdehnte. 1683 rief ein Tapezierer Murray die erste Brief- und Paketpost für den Stadtbereich von London ins Leben, nach dem Tarife „Pennypost“ genannt, eine Einrichtung, die später in Paris nachgeahmt wurde. Das Privatunternehmen gedieh weit über alle Erwartungen, so daß die Regierung es bald in die Staatspost einverleibte. Unter der Königin Anna wurde 1710 durch ein Gesetz eine völlige Umgestaltung der Posteinrichtungen vorgenommen, welche in den Grundzügen schon moderne Bestimmungen erkennen läßt. Nur einige Punkte sollen hier erwähnt werden: Die Einheitlichkeit des Postwesens in all Her Majesty's dominions unter einheitlicher Leitung durch den Postmaster General, die Errichtung je eines chief letter office in London, Edinburgh, Dublin, Neuyork und in Westindien, Festsetzung bestimmter Gebühren. Die Errichtung von Nebenposten zur Beschleunigung der Beförderung, die Einführung der Mail coaches begünstigten den Aufschwung, der aber infolge von hohen Taxen und durch einen schwerfälligen Betrieb sich nicht voll entwickeln konnte.

Im russischen Reiche finden wir schon früh den Bedürfnissen des weit ausgedehnten Landes entsprechend Reisegelegenheiten mit Wechsel der Beförderungsmittel in angemessenen Entfernungen. Ein regelmäßiger Postenlauf entstand unter der Regierung des Zaren Michael Feodorowitsch Romanow 1630. Wichtig für die Entwickelung des Postwesens war die Verbindung mit dem Westen, welche schon 1660 ins Leben trat

und später durch Anschluß an den großen Postkurs von Memel nach Cleve eine gute und schnelle Verbindung nach Amsterdam bzw. Moskau herstellte. Peter der Große hatte den blühenden Zustand der preußischen Posten aus eigener Anschauung kennen gelernt. Auf seine Bitten wurden preußische Beamte nach Rußland entsendet, um hier Posten nach preußischem Muster einzurichten. Unter den Leitern des russischen Postwesens finden sich auch noch in späterer Zeit viele deutsche Namen, ein Beweis, daß deutsche Beamte an dem Ausbau mitgewirkt haben. Eine durchgreifende Reform des Postwesens begann unter Katharina II., namentlich fällt die Errichtung von Postanstalten in diese Zeit.

In den nordischen Reichen Dänemark, Norwegen und Schweden treffen wir schon früh eine Nachrichtenvermittelung an, die allerdings wegen der schwierigen Beförderungsverhältnisse nur langsam sich entwickeln konnte. Mit Hamburg standen die Reiche in lebhafter Wechselverbindung. Eine dänische und schwedische Postanstalt haben sich in der freien Stadt bis in die neueste Zeit hinein erhalten.

Schon früh war die Post in Dänemark Staatsanstalt. Im Jahre 1653 gelangte das Postwesen als Lehen in die Hände der Familie Gyldenlöve, die es verstand, einen erheblichen Überschuß zu erzielen. Die Regierung benutzte die erste günstige Gelegenheit, um es wieder zu verstaatlichen (1711). Entsprechend den politischen Verhältnissen standen an der Spitze des Postwesens zwei Direktoren, wovon dem einen vorzugsweise die Leitung der Geschäfte in den mit dem Königreich in Personalunion stehenden Herzogtümern Schleswig-Holstein oblag.

Auch das norwegische Postwesen, das 1720 verstaatlicht wurde, kam unter die Leitung der dänischen Zentralbehörde; es mußte ein Fünftel der gemeinsamen Verwaltungsausgaben tragen.

Im Jahre 1747 hatte der Verkehr einen solchen Umfang angenommen, daß für das dänische, norwegische und schleswig-holsteinische Postwesen je ein besonderer Direktor ernannt werden mußte.

Im Laufe des Jahrhunderts vollzogen sich weitere Umgestaltungen, namentlich wurden die von Privaten besorgten sogenannten „Nebenposten" vom Staate übernommen. Recht schwierig war die Postübermittelung nach den Inseln. Es ge-

schah im Winter auf Eisbooten und war mit großen Gefahren verbunden. Trotz aller Vorsichtsmaßregeln ereigneten sich häufig Unglücksfälle, wobei große Werte und manches Menschenleben verloren gingen.

Das schwedische Postwesen reicht in seinen Anfängen bis in die Zeit der Wasakönige zurück. Es war auch hier ein Regierungsbotendienst. Unter Gustav Adolf entstanden die „ordentlichen Gangposten" zwischen der Residenz und den Hauptstädten der Statthalterschaften, namentlich wurde eine regelmäßige Verbindung nach Hamburg eingerichtet. Als unter der Regierung des tatkräftigen Königs Handel und Gewerbe aufblühten, wurde auch auf die Verbesserung des Postwesens große Sorgfalt verwendet. Der Kanzler Axel Oxenstierna hat die Einrichtung eines geordneten Postdienstes im Reiche fortdauernd angestrebt, allerdings mit Rücksicht auf die kriegerischen Verwickelungen lange ohne Erfolg. Von besonderem Interesse ist es, daß nach dem Siege der Schweden bei Breitenfeld in Leipzig eine schwedische Postanstalt eingerichtet wurde, die nicht nur Postverbindungen mit Schweden selbst, sondern auch mit Italien, Frankreich und den Niederlanden unterhielt. Die schwedische Postanstalt in Leipzig wurde erst infolge des Westfälischen Friedens aufgehoben.

Wiederholt ist in Schweden der Versuch gemacht worden, das Postwesen zu verpachten, zuletzt unter Karl XI., dann blieb eine der Staatsverwaltung unterstehende Einrichtung. Die Leiter des Postwesens haben nichts verabsäumt, den Dienst zu vervollkommnen, so daß am Schlusse des Jahrhunderts die Einrichtungen auf einer solchen Höhe standen, daß sie den Vergleich mit denjenigen in anderen Ländern nicht zu fürchten hatten.

In der Türkei und Griechenland waren die schlechten Verkehrswege der Entwickelung des Postwesens hinderlich. Bald nach der Eroberung von Konstantinopel entstand die Genossenschaft der Sehi (Läufer), die weite Wegstrecken zurücklegen konnten, ausgerüstet mit Stangen, um über Gräben hinwegsetzen zu können. Auch diese Einrichtung diente lange Zeit nur Staatszwecken, erst spät konnten Privatbriefe mitgegeben werden. Mustapha III. machte die Boten beritten, an den größten Orten wurden Relais mit Pferdewechsel errichtet, dann wurden regelmäßige Ankunfts- und Abgangszeiten eingeführt.

Werfen wir noch kurz einen Blick auf den Westen und Osten.

In den Vereinigten Staaten Nordamerikas gehen die Anfänge von geregelten Posteinrichtungen bis in das Jahr 1672 zurück. Der Gouverneur Lovelace richtete eine monatlich verkehrende Postverbindung zwischen Neuyork und Boston ein, schon 1683 wurde eine Postanstalt in Philadelphia errichtet, die wöchentliche Verbindungen mit den größeren Plätzen der Umgegend hatte. Der Oberst Hamilton hatte 1700 von der englischen Regierung die Ermächtigung erhalten, innerhalb der nächsten 21 Jahre in den amerikanischen Kolonien Postanstalten ins Leben zu rufen Er hat von der erteilten Vollmacht nicht lange Gebrauch machen können. Schon nach wenigen Jahren vereinigte England das Postwesen der Kolonien mit demjenigen des Mutterlandes und stellte es unter die Leitung eines Vertreters des Generalpostmeisters mit dem Amtssitze in Neuyork. Nun begann unter Königin Anna eine Organisation der Posteinrichtungen. Bald gewann ein Mann entscheidenden Einfluß, der auch für die weitere Entwickelung des Verkehrswesens von bahnbrechender Bedeutung wurde: Benjamin Franklin. Im Jahre 1737 wurde er zum Postmeister von Philadelphia ernannt, schon nach kurzer Zeit finden wir ihn als Vertreter des Deputy Postmaster General; zielbewußt und tatkräftig verfolgte er seine Ziele ungeachtet aller Schwierigkeiten und Anfeindungen. Er war es, der den Plan zur Einrichtung eines eigenen Postwesens aufstellte und seine Verwirklichung förderte. Endlich 1775 erschien das erste Gesetz wegen selbständiger Handhabung des Postdienstes in den unabhängig gewordenen Staaten.

Kennzeichnend für die Betriebsverhältnisse der damaligen Zeit ist die Tatsache, daß 1801 rund 40 Tage erforderlich waren, um einen Brief z. B. zwischen Portland (Maine) und Savannah (Georgia) und die Antwort zu befördern. 1810 wurden zum erstenmal auch an Sonntagen Briefe ausgegeben, was einen Sturm des Widerspruchs unter den Religionsgesellschaften hervorrief.

In Mexiko fanden schon die Eroberer einen gut ausgebildeten Botendienst, dessen Vermittler großes Vertrauen genossen. Später wurde das Postwesen in den südlichen Kolonien einer spanischen Familie zur Ausnutzung überwiesen, bis unter König Karl III. auch hier das Staatsmonopol eingeführt wurde.

Man muß es der Regierung des Mutterlandes nachrühmen, daß sie alles getan hat, um in den eroberten südamerikanischen Ländern auf der Höhe der damaligen Zeit stehende Posteinrichtungen zu schaffen.

Für die Postgeschichte des großen chinesischen Reiches gibt es in der Literatur der Chinesen ein überaus reiches Material, das bis in die ältesten Zeiten hineinleuchtet. Die ersten Anfänge des Nachrichtendienstes gehen bis in die Zeit vor der Han-Dynastie, d. h. bis drei Jahrhunderte vor Christus. Man glaubt den römischen cursus publicus in seinen Einrichtungen dort im fernen Osten zu sehen; es ist ein militärischer Stafettendienst, der die Befehle der Regierung befördert. Der Hof hat seinen besonderen Dienst und ebenso die Provinzialverwaltungen. Daneben entwickelte sich ein weitausgedehnter „Zivilpostdienst". Der Grundzug dieser Organisation hat sich bis in die neueste Zeit hinein erhalten. Erst gegen Ende des vorigen Jahrhunderts ist ein schüchterner Versuch gemacht worden, das chinesische Postwesen zu modernisieren.

In Japan hatten sich die Kaufleute in den einzelnen bedeutenderen Städten zu Gilden vereinigt, denen die Beförderung von Briefen und Paketen oblag. Sie besorgten es durch eigene Boten, denen eine geradezu fabelhafte Schnelligkeit nachgerühmt wird. Das Briefpaket an einem Stock über die Schultern tragend, sollen sie mit der Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes die Strecken zurückgelegt haben. Für die Beförderung anderer Briefe erhielten sie eine besondere Vergütung. Die Regierung hatte ihren eigenen Kurierdienst. Mit Einrichtung eines modernen Postwesens ist erst im Jahre 1872 begonnen worden.

Die neuzeitliche Post ist, wie aus der bisherigen Darstellung hervorgeht, nicht die Erfindung irgendeiner Zeit, sie ist auch nicht über Nacht entstanden, sondern sie ist das Produkt einer langsamen Entwickelung, sie ist aus dem Verkehrsbedürfnis hervorgegangen. Zu der militärisch-politischen Zweckbestimmung trat nach und nach die kommerzielle, dann die gemeinwirtschaftliche. Die Eigenschaft der Gemeinnützigkeit ist erst eine Errungenschaft der neuesten Zeit. Zu der Raschheit der Beförderung trat die Regelmäßigkeit, die Vorausbestimmung der Leistung durch festgesetzte Abgangs- und Ankunftszeiten. Als Gegenleistung hatte das benutzende Publikum die Gebühren zu entrichten, die bald auch fest bestimmt und veröffentlicht wurden.

Neben dem Privatgewerbe entwickelte sich die Staatspost, bedingt und beeinflußt von politischen Verhältnissen. In dem einen Lande sehen wir die Post in den Händen einer starken Zentralmacht, in dem anderen fehlt ihr jegliche Einheitlichkeit des Gebietes. Die Entstehung der neuzeitlichen Posten fällt zusammen mit den großen Ereignissen, welche eine neue Zeit vorbereiteten. In demselben Jahre, als Magelhaens Schiff zum erstenmal die Welt umsegelte, durchzogen die Taxisschen Posten weite Ländergebiete und vermittelten eine internationale Verbindung. Das 19. Jahrhundert brachte eine völlige Umwandlung der Verkehrsmittel, die namentlich auch das Postwesen beeinflußte. Das erste Jahrzehnt brachte schon das Dampfschiff, das den in früheren Zeiten so unermeßlichen und unüberwindbaren Ozean überbrückte. Dann folgte die Lokomotive, und beide, Dampfschiff und Eisenbahn, mußten gerade auf dem Gebiete des Postwesens eine mächtige Umgestaltung hervorrufen. Waren bisher nur Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit die hervortretenden Eigenschaften der Verkehrsmittel gewesen, so trat jetzt eine neue Anforderung auf: die Massenhaftigkeit verbunden mit Billigkeit.

Die politischen Verhältnisse der ersten Jahrzehnte waren für die Entwickelung des Postwesens sehr ungünstig. Später trat die ausgeprägte Herrschaft des Merkantilsystems als Hindernis auf. Die Post wurde als monopolisierter Großbetrieb betrachtet, mußte möglichst hohe Überschüsse abwerfen, um den stets leeren Staatssäckel zu füllen. Diese, jeden Verkehrsaufschwung erstickende Fiskalität mußte erst überwunden werden, bevor die Post ihren wahrhaft demokratischen Charakter annehmen, d. h. sich in den Dienst aller Volksschichten stellen konnte.

Die Benutzung der Eisenbahnen und Dampfschiffe ermöglichte nicht nur eine Beschleunigung und Vervielfältigung der Posttransporte, sondern es konnten auch jetzt zusammenhängende Postverbindungen geschaffen werden, die eine erstaunliche Ausdehnung erhielten. Auch das platte Land ist hieran beteiligt, ja, die entlegenste Niederlassung erhält durch Boten zu Fuß ihre regelmäßige Postverbindung.

Es entstehen neue Verkehrsformen, so daß das Gebiet wesentlich erweitert wird: die Postkarte erleichtert den Briefverkehr, Warenproben den Handel, die billige Versendung von Drucksachen und Zeitungen den literarischen Verkehr und die

Tagespresse. Auf dem Gebiete des Wertverkehrs sind Neuerungen und Erleichterungen eingeführt, die die Wertversendung zu einem umfangreichen Postbankverkehr ausgestaltet haben. In der Einrichtung der Postsparkassen stellt sich die Post in den Dienst der öffentlichen Wohlfahrt.

Der größte Erfolg in dem umfassenden Reformwerke des 19. Jahrhunderts ist schließlich die Vereinigung aller Kulturstaaten der Erde zu einer einzigen Postverkehrsgemeinschaft im Weltpostverein.

Je mehr der Massenverkehr wächst, je schärfer der Wettbewerb auf allen Gebieten sich äußert, desto mehr wird von der Post verlangt, daß die zahllosen Räder und Rädchen eines über alle Teile des Landes sich erstreckenden Organismus genau, zuverlässig, schnell und regelmäßig ineinandergreifen. Das läßt sich nur erreichen, wenn die Post eine Staatsverkehrsanstalt ist.

II. Die Post als Staatsverkehrsanstalt.

Die Post beschränkt sich nicht mehr auf die Vermittelung von Nachrichten; sie hat zahlreiche andere Verrichtungen übernommen, die auch nebenher von Privaten oder von Gesellschaften wahrgenommen werden. Die geschichtliche Entwickelung hat es mit sich gebracht, daß das Postwesen überall vom Staate verwaltet wird Selbst in einer Zeit, als auf wirtschaftlichem Gebiete der Grundsatz der freien Entfaltung der Kräfte des einzelnen herrschte, hat man nur ganz vereinzelt den Grundsatz auch auf das Postwesen ausgedehnt.

Die modernen Verkehrsmittel müssen, wie wir schon erörtert haben, in gleichmäßiger Weise den Interessen aller Bewohner eines Landes dienen. Sie sind unentbehrlich für die Wirtschaft eines Volkes; allen Einzelwirtschaften fließen unmittelbar oder mittelbar die reichen Vorteile zu, welche sich aus der technischen Vervollkommnung und der Organisation des Verkehrswesens ergeben. Um aber diese Vorteile jedem zuzuwenden, ist es geboten, die Verkehrsmittel ohne Rücksicht auf das Erträgnis durch niedrige Beförderungspreise allen leicht zugänglich zu machen, ihre Benutzung zu verallgemeinern. Das kann nur Aufgabe des Staates sein, der für die Wohlfahrt

aller Untertanen zu sorgen hat. Der Staat hat seine Postanstalten nicht ausschließlich im fiskalischen Interesse, er betreibt in demselben keine ausschließlich oder auch nur vorzugsweise auf Vermögenserwerb gerichtete Tätigkeit, es sind vielmehr zugleich öffentliche Interessen, die er dabei wahrnimmt, er befriedigt ein unabweisbares Bedürfnis sowohl des Staates selbst als auch der einzelnen Staatsangehörigen. Die Privatunternehmung würde ihren Betrieb nur dort einrichten, wo er gewinnbringend ist und das weniger einträgliche Gebiet dem Staatsbetriebe überlassen, dem schon hierdurch die Möglichkeit entzogen würde, aus den Überschüssen verkehrsreicher Bezirke die Unterhaltung nicht rentabler zu bestreiten. Der Private würde auch nur denjenigen Teil des Betriebes ausführen, der durch seine Massenhaftigkeit besonders einträglich ist ohne an die Betriebsmittel hohe Anforderungen zu stellen. Aber auch das Ineinandergreifen der Verbindungen müßte notwendigerweise gefährdet sein, wenn schon nach einigen Meilen ein neues Gebiet beginnen würde. An internationale Verbindungen wäre gar nicht zu denken; der ganze Charakter des modernen Postwesens ist eben kosmopolitisch.

Während nun der Staat z. B. durch Ausübung der Militär-, Gerichts-, Polizei- und Finanzhoheit seine Angehörigen beherrscht, dient er ihnen zugleich durch den Betrieb der Post, und was hier von der Post gesagt wird, gilt auch von der Telegraphie, wo sie in Händen des Staates ist. Der Staat übt hier gegen seine Untertanen keinen Zwang aus, er fordert keine Leistungen und Unterlassungen; er tritt mit ihnen nur auf Wunsch und Willen in ein rechtliches Verhältnis, das durch Vertrag begründet wird, aber nur auf Antrag des einzelnen, der vom Staate die Ausführung des Transports verlangt. Bei allen von der Post zu verrichtenden Leistungen steht daher der Staat dem Publikum als gleichberechtigter Kontrahent gegenüber. Aus diesem Verhältnis erklärt es sich, daß das allgemeine Privat- und Prozeßrecht hier ausgedehnte Anwendung findet. Die Eigenartigkeit des Betriebes hat es aber mit sich gebracht, daß in einigen Beziehungen ein Spezialrecht geschaffen ist, das die Anstalt mit Rechten ausstattet, wie sie der gewerbetreibende Privatmann nicht hat. Anderseits werden ihr auch besondere Pflichten auferlegt; wir haben es eben nicht zu tun mit einem freien Gewerbe des Fiskus, sondern mit einer öffentlichen Verkehrsanstalt des Staates.

Für die Post bildet die Grundlage ihrer rechtlichen Stellung

das Postregal und der Postzwang.

Das Postregal ist im historischen Sinn: Die ausschließliche Befugnis des Staates zur Anlegung von Posten, d. h. von Anstalten, um Personen und Sachen mit unterwegs gewechselten Transportmitteln oder stationsweise mit bestimmten Ankunfts- und Abfahrtszeiten zu befördern.

Der Postzwang ist: die Verpflichtung, bei gewissen Arten von Sendungen sich ausschließlich der Post zu bedienen und sich jeder anderen Art der Fortschaffung zu enthalten, auch wenn dieselbe durch eine Anstalt erfolgt, welcher der Charakter der Post nicht beiwohnt, und deren Existenz durch das Postregal nicht ausgeschlossen ist.

Man spricht auch wohl von „Postmonopol". Es ist mehr ein wirtschaftlicher Begriff. Das Postregal schließt den Postzwang und dieser das Postmonopol in sich. Wo kein Postregal ist, da gibt es keinen Postzwang, ohne Postzwang aber kein Postmonopol. Das Postregal unterscheidet sich von dem Postzwange dadurch, daß das Postregal das Recht in sich schließt, Posten zu errichten und zu unterhalten, der Postzwang aber das Publikum zwingt, gewisse Sendungen nur mit der Post zu verschicken. Dem Postzwange wird eine Postpflicht gegenübergestellt, die in doppelter Richtung in Betracht kommt: 1. als Pflicht der Post, gewisse Arten von Geschäften zu betreiben; 2. als Pflicht der Post, einzelne Geschäfte abzuschließen. Dies führt namentlich Mittelstein in seiner interessanten Schrift „Beiträge zum Postrecht" aus. Postregal und Postzwang haben sich verschieden und selbständig in den einzelnen Ländern entwickelt, maßgebend dafür war die Gestaltung der Postgesetzgebung. Im Laufe der Zeit ist die Personenbeförderung mehr und mehr auf die Eisenbahn übergegangen. In Deutschland ist das Regal der Personenbeförderung seit 1872 ganz aufgehoben. Andere Länder, wie Österreich und die Schweiz, halten noch an dem Regal fest, doch ist in Österreich der Staatsvorbehalt des Personentransports zu Wasser und zu Lande darauf beschränkt, daß es verboten ist, auf solchen Straßen, auf denen Poststationen bestehen, wie auch auf anderen Straßen, die zur Umfahrung der Poststationen benutzt werden können, Anstalten zur Be-

förderung von Reisenden mit Pferdewechsel mit den von ihnen benutzten Wagen zu errichten und zu unterhalten. In der Schweiz erstreckt sich das Postregal zwar allgemein auf den regelmäßigen und periodischen Transport von Personen, doch können vom Bundesrate hiervon Ausnahmen gemacht werden. Das Vorrecht des Staates zur ausschließlichen Beförderung von Sachen ist vielfachen Wandlungen unterworfen gewesen und ist in Europa allein schon recht verschieden, wie folgende kurze Zusammenstellung zeigt:

A. Umfang des Postzwanges.

1. Briefe unterliegen dem Postzwange
   a) nur, wenn sie verschlossen sind, in Deutschland, Österreich, Ungarn, Dänemark, Schweden, der Schweiz;
   b) auch wenn sie nicht verschlossen sind, in Belgien, Frankreich, Großbritannien, Italien, den Niederlanden.
2. Postkarten sind postzwangspflichtig in Belgien, Italien, den Niederlanden, Schweden, der Schweiz.
3. Für Zeitungen besteht Postzwang in Deutschland, Österreich, Ungarn, der Schweiz.
4. Andere Drucksachen müssen mit der Post versendet werden:
   in Belgien, wenn sie die Adresse des Empfängers tragen;
   in Dänemark, wenn sie verschlossen sind;
   in Österreich und Ungarn, wenn beide Voraussetzungen zutreffen.
5. Sonstige postzwangspflichtige Gegenstände sind
   in Dänemark: geldwerte Gegenstände und gangbares Geld, beides jedoch nur, wenn es sich um verschlossene Sendungen handelt;
   in der Schweiz: verschlossene Sendungen aller Art bis zum Gewichte von 5 kg.

In einzelnen Ländern (z. B. Deutschland, den Niederlanden, der Schweiz) ist die Beförderung der sonst dem Postzwange unterliegenden Gegenstände auf andere Weise als durch die Post allgemein gestattet, wenn die Beförderung ohne Entgelt stattfindet.

B. Ausnahmen vom Postzwange.

Hier sind die Bestimmungen sehr mannigfaltig; wir müssen uns auf die wesentlichsten beschränken, die dartun werden, welche Verschiedenheiten selbst in unserer Zeit noch bestehen.

a) Die Beförderung sonst postzwangspflichtiger Briefe usw. durch besonderen Boten ist gestattet in Deutschland, Österreich, Ungarn, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Italien, der Schweiz. In Dänemark und Großbritannien ist außerdem die gelegentliche Versendung von Briefen auf andere Weise als durch die Post zugelassen, in Italien die nicht gewerbsmäßige und unentgeltliche Beförderung durch Privatpersonen.

b) Die Versendung der sonst unter den Postzwang fallenden Sendungen durch Dienstboten oder andere Bedienstete ist gestattet in Österreich, Ungarn, Belgien, Dänemark, in gewissen Fällen auch in Großbritannien. Auf denselben Grundsatz ist es zurückzuführen, wenn in verschiedenen Ländern (Deutschland, Österreich, Ungarn, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Schweden, der Schweiz) gestattet ist, daß Privatbeförderungsanstalten bzw. Eisenbahn- oder Dampfschiffs-Gesellschaften Briefe usw. in eigenen Angelegenheiten durch ihr eigenes Personal befördern lassen dürfen.

c) In den meisten Ländern ist es gestattet, Frachtführern Frachtbriefe und andere Schriftstücke, die sich auf die beförderten Waren beziehen, mitzugeben sowie den Waren die Rechnungen beizufügen.

C. Privatbeförderungsanstalten.

In Belgien, Frankreich und der Schweiz besteht keine gesetzliche Bestimmung, welche das Bestehen von Privatanstalten zur Beförderung von Briefsendungen verbietet. Die belgische Postverwaltung hat das Recht, die Ausgabe von privaten Frankierungszeichen zu untersagen oder von ihrer Genehmigung abhängig zu machen. In den Niederlanden können Privatbeförderungsanstalten durch die Regierung unter gewissen Bedingungen zugelassen werden. In Schweden ist es gestattet, mit Genehmigung der Postverwaltung Privatanstalten zur Beförderung sonst dem Postzwang unterliegender Gegenstände zwischen inländischen Orten ohne Postanstalt einzurichten. Ein

ausdrückliches Verbot der Errichtung von Privatbriefbeförderungsanstalten besteht, mehr oder minder weitgehend, in Deutschland, Österreich, Ungarn, Dänemark, Großbritannien und Italien.

Die Verletzung des Postregals ist allgemein unter Strafe gestellt. Die Verfolgung geschieht entweder gerichtlich oder auf dem Verwaltungswege. Nach und nach hat sich in manchen Staaten ein mehr oder minder vielseitiges Poststrafrecht entwickelt, das dem eigenartigen Wesen der Post gebührend Rechnung trägt. Keine andere Einrichtung greift so in das Staats- und Privatleben ein wie die Post mit ihrem vielgestaltigen Betriebe. Es war daher natürlich, daß sich der Eigenart entsprechend auch ein Postrecht ausgebildet hat, das das Verhältnis zwischen Post und Absender einer Postsendung klar und bestimmt regelt. Es entsteht durch die Auflieferung einer Postsendung ein Vertragsverhältnis, das durch Postgesetze und Postordnungen umgrenzt wird, das verschieden ist, je nach der Art der aufgelieferten Sendung. Das Postrecht erstreckt sich auf Rechte und Pflichten des Absenders und des Empfängers, insbesondere auf die Haftpflicht der Postverwaltung. In letzterer Hinsicht herrscht die größte Verschiedenheit, schon allein bedingt durch den in den einzelnen Ländern voneinander abweichenden Umfang des Postbetriebes. Übereinstimmung herrscht in den strengen Bestimmungen über Wahrung des Briefgeheimnisses, das von jeher gefordert und wenigstens gewährleistet worden ist. Es hat ja Ausnahmen gegeben, die ein schwarzes Blatt in der Postgeschichte mancher Länder bilden, die aber auch in den Zuständen der Zeit ihre Erklärung, wenn auch nicht ihre Rechtfertigung finden. Von der Haftpflicht sind überall gewöhnliche Briefe, Postkarten, Drucksachen, Warenproben und Zeitungen ausgeschlossen, die in solchen Massen befördert werden, daß eine Haftung völlig undenkbar ist. Anders liegen die Verhältnisse bei Paket- und Geldsendungen und bei den eingeschriebenen Briefen. Hier bilden die Vereinigten Staaten Nordamerikas eine ungewöhnliche Ausnahme.

Besondere Beachtung verdient das Verhältnis der Post zu den Eisenbahnen. Sie haben ja einen Umschwung im Verkehrsleben gebracht; Eisenbahnbetrieb und Postbetrieb stehen in so nahen Wechselbeziehungen, daß sich eine gesetzliche Regelung des Verhältnisses als unabweisbar notwendig erwies. Es ist einleuchtend, daß der Postverwaltung ein gewisser Einfluß auf

die Gestaltung der Fahrpläne eingeräumt sein muß, daß feste Grundsätze hinsichtlich der Benutzung in der Beschaffung und Unterhaltung der zu Postbeförderungen dienenden Wagen aufgestellt werden, nicht zuletzt wegen Zahlung der Vergütungen usw. Auch hinsichtlich der Hergabe von Räumlichkeiten auf Bahnhöfen sind meistens Abmachungen getroffen. In der Regel erfolgt die Beförderung von Briefpostsendungen kostenfrei, selbst dort, wo nur Privatbahnen bestehen; für Paketsendungen dagegen sind mehr oder minder hohe Vergütungen zu zahlen. Weitgehende Vorrechte genießt die Postverwaltung in Frankreich, wo sie auf den Hauptlinien in beiden Richtungen täglich die Gestellung eines besonderen Postzuges verlangen kann, außerdem müssen die Eisenbahnverwaltungen noch Sonderzüge in Dienst stellen, wenn die Bedürfnisse des Postdienstes es erheischen. Die Bestimmungen sind in den einzelnen Ländern so verschieden, daß sie in dieser Schrift auch nicht andeutungsweise wiedergegeben werden können.

III. Organisation.

In der Organisation der staatlichen Postverwaltung gibt es zwei Systeme: die Zentralisation und Dezentralisation. Gilt die erstere Form, so scheiden die Zwischenbehörden aus, sei es als Provinzial- oder Bezirkseinrichtung; die Postanstalten sind unmittelbar der Zentralstelle untergeordnet. So ist es z. B. in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, in Großbritannien, in den nordischen Staaten, in Japan. Am meisten verbreitet ist das zweite System: als oberste Verwaltungsbehörde eine Zentralstelle, als ausführende, den eigentlichen technischen Betrieb wahrnehmende Organe, die Postanstalten, je nach der Bedeutung des Verkehrs in verschiedene Klassen eingeteilt und als Zwischeninstanz eine Verwaltungsbehörde, die für einen größeren Bezirk in der Provinz die Verwaltungsgeschäfte besorgt und vor allen Dingen die Aufsicht über pünktliche und schnelle Besorgung des Betriebes führt.

Welcher Gliederung der Vorzug zu geben ist, das hängt wesentlich von der geschichtlichen Entwickelung und von dem Verkehrsumfange ab. Es kommt auch darauf an, auf welche

Geschäfte sich der Wirkungskreis erstreckt. Zweifellos liegt eine starke Zentralisation im Wesen des Postbetriebes; Schnelligkeit und Einheitlichkeit werden am meisten durch Zentralisation erreicht. Sie war in früheren Zeiten, als das Postwesen noch in den Anfängen war, als es sich noch um kleine Gebiete handelte, von großem Nutzen. Sie kann auch heute noch den Ansprüchen genügen, wenn auch unter Mitwirkung eines zahlreichen Aufsichtspersonals, wie es ja in Großbritannien und in den Vereinigten Staaten der Fall ist. Aber es ist auch gewiß, daß die Verwaltung in großen Gebieten nur durch die provinzialen Mittelbehörden in unmittelbarer Berührung mit dem wirklichen Leben und mit den einem steten Wechsel unterliegenden Verkehrsbedürfnissen bleiben kann und sich auf diese Weise vor der großen Gefahr sichert, in der Abgeschlossenheit die so wichtige Kenntnis der lokalen Zustände, besonderen Verhältnisse und namentlich der Persönlichkeiten zu verlieren und in farbloser Allgemeinheit zu verflachen. Es kommt wesentlich darauf an, daß die Grenze für die Befugnisse richtig gezogen wird. Den Mittel- und Unterbehörden muß freie Bewegung und selbständige Lebensäußerung gelassen werden, was sie befähigt, in den Geist der Verwaltungsgrundsätze einzudringen und den Zusammenhang mit der Allgemeinheit aufrecht zu erhalten. Eine solche Organisation verlangt allerdings eine sorgsame Schulung des Personals in der Technik, Verwaltung und für unsere Zeit eine ausreichende Summe von Kenntnissen der Volkswirtschaftslehre.

In den meisten Ländern ist die Post mit der Telegraphie vereinigt. Sie sind eng miteinander verwandt, verfolgen dieselben Ziele, ergänzen sich, und vor allen Dingen ermöglicht eine gemeinsame Verwaltung die weiteste Ausbreitung ohne zu große finanzielle Aufwendungen. Dieser Punkt wird bei der „Telegraphie" näher erläutert werden.

IV. Wirkungskreis.

Arthur von Rothschild sagt in seiner Histoire de la Poste aux Lettres: „Einem jeden bringt die Post täglich Nahrungsmittel des sittlichen, intellektuellen und politischen Lebens. Sie kommt von allen Teilen der Welt, mit derselben Regelmäßigkeit

wie die Sonne, uns zu melden, nicht nur was unsere privaten Verhältnisse und Empfindungen betrifft, sondern sozusagen, wie es mit dem gesamten öffentlichen Leben steht. Sie ist eines der notwendigsten Organe unserer Existenz geworden; wir können sie gar nicht mehr entbehren, von dem kleinen Detail des individuellen Lebens an bis zu den großen Interessen der Völker und der Menschheit. Wenn einmal ein Zufall das Spiel einer einzigen Feder dieser immensen Maschine zerstörte: Tausende von Interessen, die der Privaten sowohl, wie die der Staatsverwaltungen, würden mit einem Schlage in Mitleidenschaft gezogen werden!"

Diese im Jahre 1873 niedergeschriebene Charakteristik des Postbetriebes hat heute noch eine viel größere Bedeutung gewonnen. Denn während früher die Post sich vorzugsweise auf die Beförderung von Nachrichten, Sachen oder Personen beschränkte, hat sie in unserer Zeit ihre Tätigkeit auch auf solche Zweige des Erwerbslebens ausgedehnt, die mit der eigentlichen Zweckbestimmung der Post nur in losem Zusammenhang stehen.

Es ist der Hauptzweck des modernen Postbetriebes, alle Faktoren der Volkswohlfahrt gleichmäßig zu fördern. Ihre Tätigkeit beschränkt sich nicht auf die rein wirtschaftliche Erfassung des Verkehrs, auf die Förderung des Güteraustausches, sie erstreckt sich ebensosehr auf die soziale Seite des Verkehrsbedürfnisses. Gerade dieses Verkehrsbedürfnis ist bei der Post maßgebend und bestimmend für ihre Betriebsformen, und es ist darum ganz selbstverständlich, daß auch hier Verschiedenheiten herrschen müssen. In dieser Hinsicht macht sich allerdings, wie wir noch sehen werden, der Einfluß des Weltpostvereins immer mehr bemerkbar, auch hier die Einheitlichkeit anstrebend. Die Tätigkeit der Post umfaßt zunächst den eigentlichen Nachrichtenverkehr, die Briefpost, die Beförderung von Briefen, Postkarten und Zeitungen, Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapieren. In den meisten Staaten gehört zum Geschäftsbereich die Beförderung von Geldbriefen, Paketen mit und ohne Wertangabe und daneben auch von Personen. Die ungeheure Entwickelung von Industrie und Handel hat es notwendig gemacht, daß die Post umfassende Bankgeschäfte betreibt, ein Auszahlungsgeschäft in dem zur Vollkommenheit entwickelten Postanweisungsverkehr, ein Inkassogeschäft durch den Post-

nachnahme- und Postauftragsverkehr. Die Postsparkassen stehen in einer sehr großen Zahl von Ländern in hoher Blüte und fördern mächtig den Sparsinn gerade in den unteren Volksklassen. Sogar die Renten- und Lebensversicherung ist in den Bereich der Wirksamkeit gezogen, ebenso ist die Post tätig im Dienste allgemeiner Staatszwecke, der öffentlichen Wohlfahrt, der physikalischen Wissenschaft und der Sozialreform. Überall, auf allen Gebieten, wo es das Bedürfnis erheischt, ist die Post eine bereitwillige Gehilfin zur Erreichung der verschiedensten Zwecke geworden.

Briefpostverkehr.

Der Briefpostverkehr dient an erster Stelle dem persönlichen Gedankenaustausch in die Ferne; er entspricht dem allgemeinsten und individuellsten Verkehrsbedürfnis der Menschheit und erfüllt durch die Regelmäßigkeit und Unablässigkeit seines Wirkens im Organismus unseres Verkehrslebens die Funktionen der Lunge für den Körper. Die Vielgestaltigkeit und Fülle dieses Gedankenaustausches ist in stetem Wachsen; sie erstreckt sich auf alle Äußerungen des menschlichen Zusammenlebens und vollzieht sich selbst bei den unscheinbarsten und abgelegensten Dingen mit einer überraschenden Energie, die namentlich dann zutage tritt, wenn Unregelmäßigkeiten, Stockungen oder Unterbrechungen der Briefbeförderung zu Beschwerden Anlaß geben. Der Brief ist nicht mehr lediglich Werkzeug rein persönlicher oder öffentlicher Nachrichtenvermittelung; er ist ein wirtschaftlicher Wertfaktor geworden, von hervorragender Bedeutung in unserem staatlichen, wirtschaftlichen und Familienleben. Es gibt keinen Zweig menschlicher Tätigkeit, bei welchem nicht die stille und doch so wirksame Arbeit der Briefpost fördernd und belebend mit einzutreten hätte. Dies zeigt sich ganz besonders in den gewaltigen Massen des Drucksachen- und Warenprobenverkehrs. Diese beiden Arten von Briefpostgegenständen sind in dem Erwerbsleben unserer Zeit unentbehrlich geworden, durch sie werden neue Absatzgebiete in den entlegensten Ländern erschlossen. Kein Wunder, daß gerade in der Versendung von Drucksachen und Warenproben immer größere Erleichterungen geschaffen worden sind. Die Post ist hierin den Wünschen des Publikums am weitesten entgegengekommen. Die Zahl der Warenproben steht zurück hinter derjenigen der Drucksachen; dafür ist der Inhalt

um so mannigfaltiger, selbst die Versendung von Flüssigkeiten ist nicht mehr ausgeschlossen.

Die Besorgung von Zeitungen hat von jeher zu den Obliegenheiten der Post gehört; ja, in früheren Zeiten beschränkte sich die Tätigkeit nicht bloß auf die Annahme, Beförderung und Bestellung, sondern die Postbeamten waren auch die Zeitungsschreiber und Zeitungsverleger. Dieser innige Zusammenhang zwischen Post und Zeitung kam schon in dem Titel vieler Zeitungen zum Ausdruck, am meisten in Deutschland und in Österreich. Gegenwärtig ist die Post zunächst bei Heranschaffung des Stoffes beteiligt, bei der Beförderung und in manchen Ländern auch beim Vertriebe. In der Regel ist diese Vermittelung des Zeitungsverkehrs kein gewinnbringendes Geschäft; aber hier ist die kulturelle Bedeutung der Zeitungen, wenigstens der gut geschriebenen, von durchschlagender Bedeutung. Die Vereinigten Staaten sind dafür ein klassisches Beispiel.

Ein richtiges Kind unserer Zeit ist die Postkarte, zu deren Einführung, wie jetzt nicht mehr bestritten wird, Stephan schon 1865 die erste Anregung gegeben hat. Schnell hat die Postkarte, namentlich als Ansichtskarte, die Welt erobert. Sie ist dem Kaufmann unentbehrlich für geschäftliche Mitteilungen, dem Käufer für Bestellungen, kurz: das bequemste und billigste Mittel zu kurzer, schleuniger und häufiger Korrespondenz, unentbehrlich im geschäftlichen und sozialen Leben. Österreich führte den Gedanken Stephans zuerst aus im Jahre 1869, dann folgte Deutschland 1870 und im deutsch-französischen Kriege erhielt sie die Feuertaufe. Bis Ende 1870 waren rund zehn Millionen Karten zwischen Truppen und Heimat befördert. Nach und nach fand sie in allen Staaten Eingang; 1878 wurde sie im Weltpostverein zugelassen.

Paketpost.

Ein charakteristisches Zeichen der Briefpost unserer Zeit ist die Massenhaftigkeit. Sie ist dadurch eine der Haupteinnahmequellen für die Post geworden; kein Wunder, daß die Briefpost überall einen unzertrennlichen Bestandteil des Postdienstes bildet. Ganz anders gestaltet sich die Sache bei der Paketpost. Es ist ein Dienstzweig, der schon zu gewöhnlichen Verkehrszeiten große Anforderungen an Betriebseinrichtungen stellt: Beschaffung von ausgedehnten Annahme- und Ausgaberäumen sowie Lagerstätten,

besondere Beförderungsmittel, Vorkehrungen auf den Bahnhöfen, Bestelleinrichtungen — schließlich ein großes und geschultes Personal. Es ist eine bekannte Tatsache, daß die Unterhaltung der Paketpost große finanzielle Aufwendungen verlangt, daß der Überschuß dadurch fühlbar herabgemindert wird. Darum haben selbst große Staaten Europas mit der Einführung gezögert; sie haben die Paketpost dem Privatbetriebe überlassen. Es war dies z. B. der Fall in Frankreich, Großbritannien, Italien, in beschränkter Weise in den Niederlanden. Auch hierin hat der Weltpostverein eine Änderung gebracht. Seitdem auf der Pariser Konferenz im Jahre 1880 eine Übereinkunft wegen des internationalen Paketaustausches zustande gekommen ist, haben mehrere Staaten den engen finanziellen Standpunkt verlassen und im Interesse des Allgemeinwohles eine staatliche Paketbeförderung eingeführt, geleitet von der Erkenntnis, daß der Segen der Posten nur dadurch ganz erreicht werden kann, daß ihre Einrichtungen ein wohlgeordnetes Ganze bilden, dessen Entwickelung nicht dem Zufall überlassen werden kann, sondern von dem allgemeinen Nutzen und der Landeswohlfahrt bestimmt sein muß. Sehr lehrreich ist in dieser Hinsicht die Entwickelung des Paketpostdienstes in Frankreich. Er wurde erst nach der Pariser Übereinkunft eingeführt und beschränkt auf Stücke bis 5 kg. Schon nach wenigen Jahren konnte sich die französische Postverwaltung der Erhöhung des Meistgewichts bis auf 10 kg nicht entziehen. Es wurde nun ein Rückgang in der Zahl der Pakete erwartet, aber das Gegenteil trat ein. Es wurden nicht mehr Frachtstücke von 30—50 kg der Eisenbahn übergeben, sondern nach Orten an Eisenbahnen in Paketen zu 10 kg bei der Post aufgeliefert, so daß die Zahl von 10 auf 51 Millionen Stück anwuchs. Die Bedeutung des Paketverkehrs liegt eben in der Beförderung kleiner Gütermengen nach beliebigen Orten in schneller, pünktlicher, billiger und bequemer Weise. Das kann die Eisenbahn nicht. Sie müßte ihre Tätigkeit schon auf solche Orte beschränken, die an der Eisenbahn gelegen sind. Und auch hierin würde die unverzögerte Zuführung, die eine Bearbeitung unterwegs und besondere Einrichtung für die Bestellung verlangt, auf Schwierigkeiten stoßen. Der Päckereiverkehr fällt fast überall nicht unter das Regal, er ist dem freien Wettbewerb überlassen. Auch in Deutschland, dem klassischen Lande des Postpäckereiverkehrs, hat der Privat-

betrieb versucht, sich dieses Dienstzweiges zu bemächtigen, doch ohne nennenswerten Erfolg. Wollen die Privatgesellschaften mit der Post in Wettbewerb treten, so müssen sie mit derselben Schnelligkeit und auch Sicherheit arbeiten, und diese Bedingungen können nur durch Aufwendung hoher Kosten erfüllt werden, was jeden Gewinn in Frage stellt. Nur in einzelnen großen Städten und im internationalen Verkehr haben Privatgesellschaften ihre Rechnung gefunden.

Auf Grund eines in den meisten Ländern eingeführten billigen Einheitstarifes hat sich der Paketverkehr in einer Weise entwickelt, welche schon Zeugnis für seine Bedeutung ablegt. Produzent und Konsument sind einander nähergebracht. Dadurch ist der Zwischenhandel allerdings, wenn auch nicht ganz ausgeschaltet, so doch beschränkt. Anderseits kann aber auch der Zwischenhandel, namentlich wenn er sich in Form des Kleinhandels äußert, von den Vorteilen des Paketdienstes Gebrauch machen, indem er ihm eine schnelle Beschaffung der am meisten verlangten Gebrauchsgegenstände ermöglicht. Außerdem sind die Lebensbedürfnisse bis in die untersten Volksklassen und in dem kleinen Gebirgsdorfe so verschiedenartig und vielseitig geworden, daß auch der kleine Geschäftsmann noch ausreichende Kundschaft hat, die er mit Hilfe der Paketpost leicht befriedigen kann. Daraus erklärt sich das abwechselungsreiche Vielerlei, welches wir im Postpäckereiverkehr finden. Selbst lebende Tiere sind nicht mehr ausgeschlossen, und gerade hierin leistet die Post Außergewöhnliches. Die Harzer Kanarienvögel wandern in ihren kleinen Käfigen als Postpakete weit über die Grenzen Deutschlands hinaus. Auch hierin gibt sich wieder die Bedeutung des Postpaketdienstes zu erkennen. Bestimmte Produkte einzelner Provinzen oder sogar kleiner Gebiete, die früher nur einen kleinen Kreis von Abnehmern in engbegrenzter Umgebung hatten, sind zum vielverlangten Handelsartikel geworden und haben Wohlstand in sonst arme Gegenden gebracht. Diese Vorteile eines gut eingerichteten Paketdienstes kommen namentlich auch der Landwirtschaft zugute. Butter, Eier, Honig, Milch, Sahne, Käse, Geflügel, Wildbret, Obst, Pilze, Spargel und andere feinere Gemüse werden in Tausenden von Postpaketen von den Landwirten nach ferneren Großstädten geschickt, wo sie, frisch und rein, dankbare Abnehmer finden.

Geldverkehr.

Die erste Form der Geldübermittelung durch die Post war der eigentliche Geldversendungsverkehr. Bares Geld oder geldwerte Papiere wurden in Briefen oder Paketen von einem Ort zum anderen befördert. Die Auflieferung, Beförderung und Bestellung geschah unter den größten Vorsichtsmaßregeln, wodurch die Absendung eines Geldbriefes zu einem recht umständlichen und zeitraubenden Geschäft wurde. Das ist anders geworden; man kümmert sich nicht mehr darum, ob der angegebene Wert mit dem Inhalt übereinstimmt; der Verschluß ist vereinfacht, die Bestellung erleichtert. Aber auch heute noch sind Vorsichtsmaßregeln zur Abgrenzung der Haftpflicht und für die Sicherheit notwendig. Der Übergang, der sich im Geldverkehr von der Natural- zur Kreditwirtschaft vollzogen hat, das Bestreben, im Handel das Geld entbehrlich zu machen und an seine Stelle den Kredit als die eigentliche und normale Tausch- und Wertausdrucksform zu setzen, legte den Gedanken nahe, auch für die Geldübermittelung durch die Post Formen zu finden, bei denen von der tatsächlichen Fortschaffung des Geldes abgesehen werden kann. Aus diesem Bestreben entwickelte sich der Bankbetrieb der Post, der dem modernen Wirtschaftsleben sich immer mehr anpaßt.

Das Verfahren ist zweierlei: 1. Bare Annahme und Auszahlung von Beträgen (Postanweisung), 2. Erfüllung des Auftrages, Geldbeträge bar einzuziehen und an den Auftraggeber auszuzahlen (Postnachnahme, Postauftrag).

Postanweisungsverkehr.

In einigen Ländern Europas ist der regelrechte Geldverkehr durch die Post schon früh nachweisbar, z. B. in Frankreich im dritten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts, in England 1792, in den Niederlanden fast zu derselben Zeit. Es war aber meistens eine Privattätigkeit der Postbeamten.

In Deutschland liegen die Anfänge des Postanweisungsverfahrens in der Kabinettsorder des Königs von Preußen vom 24. Mai 1848, welche die Postanstalten verpflichtete, bare Beträge bis zu 25 Talern anzunehmen und an einen bestimmten Empfänger wieder auszuzahlen. Der Zweck, den die preußische Postverwaltung hiermit verfolgte, war hauptsächlich der, dem

Publikum die Mühewaltung zu ersparen, die mit der Verpackung kleinerer Geldbeträge in Geldbriefen oder Wertpaketen verbunden war. Zugleich sollte der Versendung von Geldbeträgen in Briefen ohne angegebenen Wert vorgebeugt und die Zahl der Wertsendungen im Postbetriebe vermindert werden. Das Verfahren war sehr umständlich, die Gebühren — neben dem Briefporto $^1/_2$ Sgr. für jeden angefangenen Taler — recht hoch, das Publikum machte von der Einrichtung wenig Gebrauch. Die Postverwaltung war sich darüber klar, daß das ganze Verfahren nur dann den gewünschten Erfolg haben konnte, wenn es neben mäßigen Gebühren so einfach als möglich gestaltet würde. Früher mußte jeder Einzahlung ein Brief oder eine besondere Briefadresse beigegeben werden. Dies wurde seit 1. Januar 1865 durch ein Postanweisungsformular ersetzt, das vom Absender selbst ausgefüllt wurde, zuerst noch ohne Abschnitt, der erst 1866 hinzukam und 1868 für Mitteilungen jeder Art ohne weitere Gebühr freigegeben wurde. Nach manchen Wandlungen und Reformen in den Gebühren und des zulässigen Meistbetrages stieg der Postanweisungsverkehr in Deutschland auf eine Höhe, wie sie in anderen Staaten nicht erreicht wird. Gegenwärtig hat der Postanweisungsdienst in fast allen größeren Staaten Eingang gefunden und ist durch Einführung in den Weltpostverkehr ein bequemes und viel gebrauchtes Mittel des geschäftlichen und privaten Geldumsatzes geworden.

Es gibt zwei Systeme der Einzahlung, das französische und das deutsche. Bei ersterem macht der Einzahler dem Annahmebeamten die erforderlichen Angaben, letzterer fertigt ein Formular aus und übergibt es dem Auftraggeber, der es auf eigene Rechnung an den Empfänger zu schicken hat. Ein besonderer Einzahlungsschein wird von der Aufgabepostanstalt an die Bestimmungspostanstalt übersandt. Die Postanweisung ist vom Empfänger bei der Bestimmungspostanstalt quittiert vorzulegen, worauf die Zahlung des Betrages erfolgt. Dieses System wird in Belgien, England, Frankreich, Bulgarien, Portugal, Griechenland und Italien, sowie in den meisten außereuropäischen Staaten angewandt. Es ist umständlich, kostspielig und unsicher; das deutsche System ist einfacher und ermöglicht eine Bestellung in der Wohnung des Empfängers.

Zur Vermittelung von kleineren Zahlungen sind in mehreren Ländern, z. B. England, Belgien, Frankreich, Luxem-

burg, Niederlande, Italien, Vereinigte Staaten, Japan, Australien, Neu-Seeland, Kapkolonie, sogenannte Postbons eingeführt. Der Versuch wurde zuerst in England im Jahre 1880 gemacht. Die Grundzüge sind folgende: Die Postverwaltung gibt Noten aus, die entweder gleich in dem durch Druck hergestellten Formular auf verschiedene feste Geldbeträge — etwa bis 20 Franken — lauten, oder die auf beliebige Beträge innerhalb gewisser Grenzen handschriftlich ausgefertigt werden können. Die Bezeichnung der Person, an die, und des Ortes, wo gezahlt werden soll, wird von dem Aussteller oder auch von dem Inhaber der Note an einer im Formular hierzu bestimmten Stelle eingetragen. Zugleich mit der Einzahlung des Betrages ist die Gebühr zu entrichten, die im Durchschnitt etwas niedriger bemessen ist, als die Mindestgebühr für Postanweisungen. Die Auszahlung des Betrages und die Quittungsleistung erfolgt in manchen der beteiligten Länder unter annähernd denselben Förmlichkeiten, wie beim Postanweisungsverfahren. Die Gültigkeitsdauer ist verschieden und schwankt zwischen 2—6 Monaten. Sie kann auf Antrag und gegen Zahlung einer neuen Gebühr verlängert werden. In Belgien und in den Niederlanden sind die Postbons übertragbar. Die Versendung ist Sache der Absender.

Die Vorteile der Postbons gegen Postanweisung deutschen Systems sind: billige Gebühr für kleine Beträge, einfaches Verfahren durch Ankauf wie bei Wertzeichen, Verwendbarkeit als Zahlungsmittel im Privatverkehr. In England eroberten sie bald die Gunst des Publikums, wozu allerdings die hohen Taxen für Postanweisungen wesentlich beitrugen. Nachteile sind: Beförderung durch den Absender, Unsicherheit bei Versendung in gewöhnlichen Briefen, Betrügereien bei oberflächlicher Legitimation und für den technischen Betrieb die Vermehrung der an und für sich schon großen Zahl von Wertzeichen. Tatsächlich sind in England und Nordamerika große Verluste durch Betrügereien vorgekommen, so daß einige Länder schon die Abschaffung ins Auge faßten. Die Kaufmannswelt strebt billige Gebühren für kleine Postanweisungsbeträge an, womit ihr mehr gedient ist.

In Italien besteht eine besondere Einrichtung: die titoli postali di credito (Postkreditbriefe), auf die bei jeder Postanstalt des Königreichs beliebige Beträge innerhalb der ein-

gezahlten Summe abgehoben werden können. Es soll hierdurch Reisenden eine einfache und bequeme Gelegenheit gegeben werden, sich überall Geldmittel zu verschaffen und also nur geringe Barbeträge mit sich zu führen. Die Kreditbriefe enthalten: 1. das Anerkenntnis über den eingezahlten Betrag 50—1000 Lire, 2. den Nachweis über die erfolgten Abhebungen und 3. zwölf Scheckformulare zur Abhebung der Beträge. Die Gebühr beträgt 50 Zentesimi für jede 100 Lire bis 1000 Lire, dann 25 Zentesimi. Die Einrichtung hat in Italien wenig Anklang gefunden; die verhältnismäßig hohe Gebühr mag wohl die Ursache sein.

In Deutschland besteht die Bestimmung, daß die Auszahlung einer Postanweisung nur verlangt werden kann, wenn die erforderlichen Mittel verfügbar sind. Diese beschränkende Bestimmung war mit Rücksicht auf das Schwanken der vorhandenen Geldmittel notwendig, da anderseits große Reservebestände bei den Postanstalten bereit gehalten werden mußten, was das Betriebskapital in einer höchst unwirtschaftlichen Weise beeinflußt hätte. Dennoch ist die sofortige Auszahlung von Postanweisungen in den meisten Fällen notwendig; man denke nur an Einlösung von Wechseln. Es gehört daher die Regelung des Geldbedürfnisses der Postanstalten zu einer der schwierigsten Aufgaben. Das Geld soll nicht unnötigerweise dem Umlauf entzogen werden; das Publikum hat aber auch Anspruch auf unverzögerte Befriedigung. Schon bei den wenigsten Postanstalten gleichen sich Ein- und Auszahlungen aus. Die Schwankungen sind in den einzelnen Bezirken besonders groß. Die deutsche Reichs-Postverwaltung hat zu diesem Zwecke, wie noch später gezeigt werden wird, unablässig neue Einrichtungen getroffen.

Je mehr sich der Postanweisungsverkehr entwickelte, desto größer wurden die Schwierigkeiten. Es mußten trotz aller Vorkehrungen große Barbestände bereit gehalten werden; das Abzählen des Geldes bei der Einzahlung, bei Abfertigung der Besteller und bei Auszahlung an den Empfänger erfordert einen mehr oder minder großen Aufwand an Zeit und Mühe; es bedarf Sicherheitsvorkehrungen und trotz aller Vorsicht sind Irrtümer nicht ausgeschlossen. Es bahnte sich infolgedessen auch bei den Postverwaltungen der meisten Länder ein Verfahren langsam einen Weg, das es ermöglichte, das ihr obliegende

Geldvermittelungsgeschäft mit einem möglichst geringen Bestand an totliegenden Barvorräten zu betreiben. Dies wurde erreicht durch das Giro- und Scheckverfahren, das später noch näher geschildert werden soll.

Hiermit in Zusammenhang steht die Einführung der Postsparkassen. Sie haben den Zweck: Sparbeträge anzunehmen, an die mit der Verwaltung der Spargelder beauftragten Stellen abzuführen und Spareinlagen zurückzuzahlen. Hiermit haben die Staaten ein Gebiet betreten, das bis dahin der Privattätigkeit oder auch neben derselben der kommunalen Verwaltung überlassen war. Es geschah zu dem Zwecke, den Sparsinn unter den Staatsangehörigen dadurch zu wecken, daß ihnen reichliche Gelegenheit zur Einlage selbst kleiner Beträge gegeben wurde. Dieser Zweck ist in allen Staaten, die Postsparkassen eingerichtet haben, erreicht worden. Die Anregung ging von Großbritannien aus; die Bewegung pflanzte sich fort über Europa, so daß heute die Einrichtung in den meisten Ländern besteht: in England, Frankreich, Belgien, in den Niederlanden, in Italien, besonders in Österreich-Ungarn, ja selbst in der Türkei. Nur Deutschland fehlt, worauf wir später noch zurückkommen werden. Eine Volkssparkasse muß in jedermanns Bereich liegen, je zahlreicher die Annahmestellen sind mit der Befugnis, Einzahlungen entgegenzunehmen und Auszahlungen zu bewirken, desto mehr nähert sich die Einrichtung dem Ziele als einheitliche Bankanstalt für das ganze Land mit der ganzen Sicherheit, welche der Staat bietet. In allen Ländern laufen die Bestimmungen darauf hinaus, daß die Postsparkassen auf die kleinen Einlagen berechnet sind, sie sollen den Minderbemittelten helfen einen Notpfennig zurückzulegen. In dieser Zweckbestimmung liegt schon die Gewähr dafür, daß die Postsparkassen die anderen Sparkassen nicht beeinträchtigen; es ist auch nirgends beobachtet worden. Obendrein sind gewisse Vorsichtsmaßregeln getroffen, z. B. Beschränkung des Jahres- und Meistbetrages, ein niedriger Zinsfuß. Die Postsparkassen sollen ja auch nicht eine Einnahmequelle für den Staat sein, sondern er will dadurch eine soziale Aufgabe erfüllen.

Postnachnahme.

In den meisten Ländern befaßt sich die Post nicht allein mit der Auszahlung von Geldbeträgen, sondern auch mit der

Einziehung. Es geschieht im Wege des Nachnahme- und Postauftragsverfahrens.

Das Postnachnahmeverfahren besteht in der Verpflichtung der Post, die Sendung nach dem Bestimmungsort zu befördern, sie nur gegen Entrichtung des Nachnahmebetrages auszuhändigen und den Betrag dem Absender zu übermitteln. Das Verfahren hat sich in den einzelnen Ländern ganz verschieden entwickelt; durch Einführung in den Weltpostverein ist schon eine gewisse Übereinstimmung erreicht worden, die sich im Laufe der Zeit noch vervollkommnen wird. Hier kann nur auf die hohe wirtschaftliche Bedeutung hingewiesen werden. Diese liegt zunächst in der Einschränkung des Kreditwesens. Das Nachnahmeverfahren fördert wesentlich die Barzahlung und trägt hierdurch zur Gesundung des Geschäftsverkehrs bei. Es ermöglicht dem Kaufmann die Erweiterung seines Kundenkreises; er kann ohne Gefahr die Warenversendung auch auf solche Abnehmer ausdehnen, deren Zahlungsfähigkeit ihm nicht bekannt ist; das Nachnahmeverfahren schützt ihn vor Verlusten. In dieser Hinsicht wirkt ganz besonders der internationale Postnachnahmedienst außerordentlich segensreich. Der Bezieher hat durch das Nachnahmeverfahren den Vorteil, daß er unmittelbar vom Produzenten die Ware erhalten kann, den Zwischenhandel vermeidet und billiger einkauft. Zeitungsinserate, Kataloge empfehlen den Bezug aller Arten von Erzeugnissen gegen Nachnahme. Hier ist das Vertrauen des Abnehmers zum Lieferanten die Vorbedingung, und es kann nicht als ein Mangel des Verfahrens angesehen werden, wenn hier Enttäuschungen vorkommen.

Postauftrag.

Das Postauftragsverfahren ermöglicht es, unter Verwendung eines einfachen von der Post zu bezeichnenden Formulars, dem das einzulösende Papier (die quittierte Rechnung, der quittierte Wechsel, Zinsschein usw.) beizufügen ist, durch die Post Schuldbeträge einziehen zu lassen. Seinem Wesen nach ist also der Postauftrag ein Inkassogeschäft, das die Postverwaltung unter bestimmten besonderen Bedingungen ausführt. Hierin liegt schon der Unterschied gegen den Postnachnahmedienst. Bei letzterem liegt doch der Schwerpunkt meistens auf der Warenübermittelung, die in einer verschlossenen Sendung erfolgt.

Beim Postauftrag ist der auszuhändigende Gegenstand offen vorzuzeigen; Täuschungen und Benachteilungen sind nicht so leicht möglich. Es handelt sich beim Postauftrag ferner in der Regel um die Einziehung schon fälliger Forderungen. Das Postauftragsverfahren ist so recht aus dem Bedürfnisse des Verkehrs hervorgegangen. Die Einziehung von Geldbeträgen in größeren Orten bereitete auch früher nicht so große Schwierigkeiten. Die dort bestehenden Banken boten ein geeignetes Mittel, Geschäftsfreunde leisteten wohl den Gefälligkeitsdienst. Schwieriger wurde es an kleineren Orten, wo solche Hilfsmittel fehlten. In der Regel gab es nur zwei Wege: die briefliche Mahnung und, wenn sie versagte, die Inanspruchnahme des Gerichts. Ein noch größerer Wert liegt auf anderem Gebiete. Der Postauftragsdienst hält sich fern von Vermittelung des großen Kapitals; der Durchschnittsbetrag eines Postauftrags beläuft sich auf etwa 120 M. Es ist seine Bestimmung gerade dem kleinen Verkehr zu dienen, worauf schon die Festsetzung der Höchstsumme hinweist: z. B. in Deutschland 800 M., Österreich-Ungarn 1000 Kronen, Frankreich und Belgien nicht über 2000 Franken, Italien 2000 Lire, Schweiz, Luxemburg 1000 Franken, Portugal 300 Milreis, Niederlande 500 Gulden. Dieser kleine Geldverkehr entbehrte früher der Vorteile des Privatbankbetriebes, und wenn er ihn in Anspruch nahm, so konnte es nur mit Aufwendung verhältnismäßig hoher Kosten geschehen. Die Post mit ihren über das ganze Land bis in das kleine Dorf verzweigten Organen vermittelt durch den Postauftragsdienst einen Teil dieses Bankverkehrs auch dort, wo Bankstellen überhaupt nicht vorhanden sind. Hierdurch aber hat sich das Postauftragsverfahren zu einer überaus wertvollen Helferin des wirtschaftlichen Mittelstandes ausgebildet.

Postreiseverkehr.

Der Dichter Viktor von Scheffel hat in dem Gedichte „Der letzte Postillon" das Verschwinden der Personenposten in der ihm eigenen Art geschildert. Wie oft sind sie besungen worden, die gemütvollen Postfahrten, die Posthornklänge, mit denen der „Schwager" Herz und Sinn erfreute. Heute hat die Post nur noch geringen Anteil an der Personenbeförderung. Außer Deutschland sind es namentlich die Schweiz mit ihren großen

Alpenpostkursen, die aber auch von Jahr zu Jahr abnehmen, Österreich, Bulgarien, Rumänien, Luxemburg, wo sich die Postanstalten noch mit der Beförderung von Reisenden befassen. Vergleicht man aber die Zahl der Postreisenden mit der die Eisenbahn benutzenden Zahl, so verschwindet sie vollends. Vielfach sind es sogar nur Privat-Personenfuhrwerke, welche nur dadurch bestehen können, daß ihnen auch die Postsachenbeförderung gegen Vergütung übertragen wird.

Landpostwesen.

Das Amt eines Landbriefträgers ist, in Deutschland wenigstens, eines der vielseitigsten. Er nimmt Sendungen an und händigt sie aus; er ist Postbeförderer und Briefkastenleerer; er verkauft Wertzeichen und zahlt Renten aus. Er hat mit Briefsendungen und Zeitungen, mit Paketen und Postanweisungen, mit Postaufträgen und Nachnahmen zu tun. Zu jeder Zeit, bei Sonnenschein und Regen, bei Wind und Wetter, verbindet er Stadt und Land miteinander. Die neuen Zeitverhältnisse haben einschneidende Änderungen in den gesamten Verhältnissen des platten Landes gebracht. Die Landwirtschaft selbst arbeitet mit anderen Faktoren, die Formen des Absatzes haben sich auch für sie geändert. Zahlreiche gewerbliche Anlagen sind entstanden und haben Bewegung in die seßhafte Bevölkerung gebracht. Unter Wirkung der neuen Zustände ist ein Verkehrsbedürfnis erwacht, das durch die alten Formen nicht mehr befriedigt werden konnte. In allen größeren Ländern hat sich daher im Laufe der Jahrzehnte eine vollständige Neuordnung des Landpostdienstes vollzogen. Am spätesten geschah es in den Vereinigten Staaten von Amerika, wo erst seit dem Jahre 1897 Jahr für Jahr gewaltige Summen hierfür aufgewendet worden sind. Die Notwendigkeit wird sehr treffend mit den Worten begründet: „Die Landbriefbestellung bringt Stadt und Land in enge Verbindung, entreißt die Landbewohner der Abgeschlossenheit, erschließt ihnen Absatzgebiete für Landesprodukte, erhöht den Wert von Grund und Boden in ländlichen Gebieten, sorgt für geistige Fortbildung."

Feldpost.

Die Aufgabe der Post im Kriege ist nicht, Wunden zu schlagen, sondern sie heilen zu helfen. Sie hat den Verkehr

zwischen den ins Feld gerückten Truppen und der Heimat ununterbrochen aufrecht zu erhalten, den Korrespondenzaustausch der Truppenkörper untereinander zu vermitteln und schließlich auch den Landespostdienst wahrzunehmen.

Dem Heere folgen die mobilen Feldpostanstalten, die mit der Truppe marschieren. In der Regel wird ein Feldoberpostamt für das große Hauptquartier eingerichtet, die Oberkommandos der Armeen erhalten Feldpostämter, ebenso die verschiedenen Armeekorps; für die kleineren Truppenverbände genügen Feldpostexpeditionen. Um die marschierende Feldpost mit der heimatlichen Post in Zusammenhang zu halten, muß ein Mittelglied geschaffen werden: es sind die feststehenden Etappenpostdirektionen. Sie sorgen für Zuführung der Korrespondenz an die mobilen Feldpostanstalten, wobei sie sich der Feldpostrelais, als Zwischenstationen der Feldpostkurse bedienen.

In Friedenszeiten besteht die Haupttätigkeit der Post darin, die ihr anvertrauten Sendungen nach dem vom Absender angegebenen Bestimmungsorte zu befördern. Bei den Feldpostsendungen aber, die zur Armee gehen sollen, tritt die ungleich schwierigere, ja in manchen Fällen unerfüllbare Aufgabe hinzu: den Bestimmungsort der Sendungen zunächst auszumitteln. Zu diesem Zwecke werden in dem Heimatlande Sammelstellen errichtet, wohin die Lokalpostanstalten alle Feldpostsendungen zu leiten haben. Hierdurch wird nicht nur eine wesentliche Beschleunigung erreicht, sondern es wird auch der Geheimhaltung der Bewegung der Truppen Rechnung getragen. Diese Betriebsorganisation ist gewiß sehr einfach, aber es ist Krieg, es muß daher mit den verschiedensten Zufälligkeiten gerechnet werden. Der Beruf des Postbeamten stellt schon zu gewöhnlichen Zeiten hohe Anforderungen an die Kräfte, an den Feldpostbeamten erst recht, dabei ist er auch noch gefährlich. Was die Feldpost im Kriege bedeutet, das hat ein Landwehrmann im Kriege 1870/71 mit wenigen Worten in einem Briefe zum Ausdruck gebracht: „Vielen Kriegern wäre in der Sorge um das, was sie in der Heimat hatten zurücklassen müssen, oft der Mut den Feinden gegenüber gesunken, sie würden auf den anstrengenden Märschen von einem Schlachtfeld zum anderen frühzeitig erlahmt sein, schwerlich noch so oft die letzte Kraft und den letzten Atemzug darangesetzt haben, wenn unsere Feldpost ihnen nicht durch die

ununterbrochene, sichere Verbindung mit der Heimat die sie drückende und ihre Tatkraft lähmende Sorge so ungemein erleichtert hätte."

V. Tarif- und Gebührenwesen.

Als eine der Hauptleistungen des 19. Jahrhunderts im Postwesen für die Welt bezeichnet van der Borght in seinem Buch über das Verkehrswesen kurz und zutreffend neben der Schaffung des Weltpostvereins die Abstreifung des fiskalischen Charakters der Post. Es herrschte seit Entstehung der modernen Post in allen Staaten der Grundsatz, daß sie möglichst hohe Reinerträge in die Staatskasse abzuführen habe. Man benutzte den monopolisierten Großbetrieb als eine ergiebige Einnahmequelle; die Taxen wurden erhöht, wenn das Geldbedürfnis an den Staatssäckel hohe Anforderungen stellte. So war es in allen Staaten, und unter ihnen zeichnete sich England durch besonders hohe Taxen aus. Z. B. der einfache Brief, der nur ein Blatt Papier enthalten durfte, konnte je nach den Entfernungen 14 Pence kosten. Der Schmuggel blühte trotz eines ausgedehnten Spionierdienstes. So wurden $^5/_6$ aller Briefe zwischen London und Manchester auf anderem Wege als durch die Post befördert. Da erschien im Jahre 1837 eine Schrift mit dem Titel: „Post Office Reform: its importance and practicability" — Postreform, ihre Wichtigkeit und Ausführbarkeit. Der Verfasser war ein einfacher Assekuranzkommis Rowland Hill. Er machte den Vorschlag, für jeden nicht eine halbe Unze schweren Brief im gesamten Gebiet der britischen Krone einen Penny Porto zu erheben. Die Schrift fand verschiedenartige Aufnahme: die Postverwaltung widersetzte sich energisch, in der breiten Masse der Bevölkerung aber wurde die Idee mit Begeisterung aufgegriffen, populär gemacht und die Annahme vorbereitet. Am 17. August 1839 wurden die Hillschen Vorschläge wirklich angenommen und am 10. Januar 1840 das Pennyporto in Großbritannien und Irland eingeführt. Das finanzielle Ergebnis war zunächst sehr kläglich; die Einnahme ging gewaltig zurück. In dieser Hinsicht war Hills Reform ein großer Mißerfolg. Die plötzliche Herabsetzung des Portos war zu stark gewesen, die zwar schwunghafte Zunahme des

Briefverkehrs konnte den Ausfall erst nach vielen Jahren ausgleichen. Dafür war die Bedeutung auf anderem Gebiete um so wertvoller für die damalige Zeit und für die Zukunft. Der Brief, bis dahin ein den besitzenden Ständen vorbehaltenes Vorrecht, war zum Gemeingut aller geworden; es war das Fiskalitätsprinzip durchbrochen und der Welt gezeigt worden, welch großer national-ökonomischer Gewinn mit einer einfachen und mäßigen Posttaxe verbunden ist. Die Hillsche Reform bildete den Ausgangspunkt für eine rationellere Gestaltung des Posttarifwesens. Es brach sich der Grundsatz Bahn, daß das Wesen der Post nicht darin bestehen soll, möglichst viel Gewinn zu erzielen, sondern daß ihr Beruf der sein soll, den Verkehr zu erleichtern, daß ein einfacher und mäßiger Tarif die besten, auch für die Finanzen schließlich vorteilhaftesten Resultate gewährt, und daß die beste Briefstaxe die gleichförmige ohne Rücksicht auf die Entfernungen nach einem Satze geregelte ist. Es ist das große Verdienst Rowland Hills, dieses Endziel erkannt und gewürdigt zu haben. Der Hillsche Gedanke trat nun seinen Siegeszug durch die Staaten Europas an, überall verschaffte er sich Geltung, und er war schon der Bahnbrecher für die spätere große Vereinigung, die Weltpost, die uns ein einheitliches und billiges Porto über den ganzen Erdball gebracht hat.

Zu hohe Tarife hemmen die Korrespondenz, das ist unbestreitbar richtig. Aber es wäre falsch, daraus weiter zu folgern, daß ein mäßiger Tarif allein imstande sei, die Korrespondenz bedeutend zu vermehren. Hierzu gehören noch andere Voraussetzungen, z. B. der allgemeine Kulturzustand eines Landes, die weite Verbreitung der Postanlagen und auch die gesamten Postdiensteinrichtungen. Es stehen bei Bemessung der Posttarife in der Regel zwei Ansichten einander gegenüber. Die eine verlangt einen hohen Ertrag vom Postwesen, die andere verwirft diese Erwerbstätigkeit des Staates und will die etwaigen Überschüsse ganz zur Verbesserung der Verkehrseinrichtungen und zur Herabsetzung der Tarife verwendet haben. Beide Ansichten schießen über das Ziel hinaus. Die Post hat auch große Kulturaufgaben zu erfüllen, ja, sie ist ein wichtiger Kulturfaktor geworden, und anderseits kann sie nicht losgelöst werden vom Staatsganzen, sie hat zweifellos zu den Staatsbedürfnissen beizutragen. Eine richtige Tarifpolitik wird die beiden Ansichten gebührend zu berücksichtigen haben, sie muß

die finanzielle und volkswirtschaftliche Seite im Auge behalten, die wirklichen Bedürfnisse des Verkehrs erkennen und ihnen rechtzeitig die zur vollen Entfaltung notwendigen Mittel und Wege darbieten, selbst wenn es mit finanziellen Opfern vorerst verbunden sein sollte; der Ausgleich wird nicht ausbleiben. Mit Rücksicht auf die große Bedeutung der Tarife für das gesamte wirtschaftliche Leben, und zwar öffentliche und privatwirtschaftliche, stellt man gewisse allgemeine Anforderungen an die Gestaltung der Tarife. Es sind: Billigkeit, Einfachheit und Klarheit neben der Einheitlichkeit, Allgemeingültigkeit. In letzterer Hinsicht herrschten früher Zustände, die wir in unserer Zeit kaum noch verstehen können. Es hatten sich nach und nach überall Mißstände entwickelt, die großen Schaden anrichteten. In Preußen z. B. war nicht allein sämtlichen Staats- und für gewisse Zwecke auch den Kommunalbehörden, sondern außerdem noch einer Unzahl von Privatvereinen, Gesellschaften und Anstalten zur Förderung wissenschaftlicher, künstlerischer, gemeinnütziger, religiöser, Wohltätigkeits- usw. Zwecke die Portofreiheit bewilligt worden. Sie hatte eine Ausdehnung erlangt, die nicht mehr zu übersehen war. Die Neuzeit hat mit diesem Unfug gründlich aufgeräumt. Auf die einzelnen Arten des Portos und der Gebühren einzugehen liegt nicht im Rahmen dieser Arbeit.

Die durch Hill angebahnte Portoreform würde praktisch nicht haben durchgeführt werden können, wenn ihr nicht eine tätige Gehilfin in der

Postfreimarke

entstanden wäre. Schon zu Zeiten Ludwigs XIV. wird in der Postgeschichte ein „billet de port payé“ erwähnt, das an gewissen Stellen gekauft und zur Frankierung von Briefen benutzt werden konnte. Im Postmuseum zu Berlin ist eine öffentliche Bekanntmachung aus jener Zeit, welche die Einrichtung schildert. Wir haben es hier mit einer Postfreimarke zu tun, und damit ist die irrige Ansicht widerlegt, daß Hill sie erfunden haben soll. Die Freimarken dienten zur Frankierung der mit der Pariser Stadtpost zu befördernden Sendungen. Im 19. Jahrhundert finden wir Postwertzeichen bei der Sardinischen Postverwaltung in Beträgen zu 15, 25 und 50 Centesimi. Von hier aus wanderte die Einrichtung nach England, wo Charles

Knight schon vor Einführung des Pennyportos die Verwendung von Freimarken vorschlug. Rowland Hill hat die Idee aufgegriffen und im Verein mit anderen Männern weiter ausgebildet. Das Verdienst, aufklebbare Marken erfunden zu haben, gebührt dem Buchhändler James Chalmers in Dundee, der seine Vorschläge 1837 dem Schatzamte in London unterbreitete. Alle Länder der Erde mit geordnetem Postwesen gingen nach und nach mit Einführung der Freimarken vor, Preußen und andere deutsche Staaten 1850. Im Weltpostvertrage ist vorgeschrieben, daß die für Beförderung der Sendungen erhobenen Gebühren in Freimarken zu verrechnen sind. Gültig für die Frankierung sind nur die Freimarken des Aufgebelandes. Als ungeeignet zur Frankierung der Korrespondenz sind solche Marken bezeichnet, die zu einem besonderen Zwecke hergestellt sind, z. B. die „Erinnerungsmarken".

Die Herstellung der Postwertzeichen erfolgt in der Regel in staatlichen Anstalten, was schon der Sicherheit wegen notwendig ist. In Deutschland werden sie in der Reichsdruckerei angefertigt.

VI. Mittel der Postbeförderung.

An der Ecke der Leipziger- und Mauerstraße in Berlin im Mittelpunkte eines wahrhaft großstädtischen Verkehrs steht ein mächtiger Renaissancebau — das Reichspostamt. Die abgerundete, zu einem reich ornamentierten Portal ausgebaute Ecke dieses Gebäudes bildet den Eingang in das Reichspostmuseum, eine Schöpfung Stephans. Die darin befindliche von kundiger Hand musterhaft geordnete, überaus übersichtliche und in der Welt einzig dastehende Sammlung bietet ein übersichtliches Bild von dem Werdegang des Weltverkehrs und seiner Mittel von den Uranfängen bis zur Gegenwart. Wir müssen uns hier auf die Beförderungsmittel beschränken. Trotz Dampf und Elektrizität, welche ja unsere Zeit beherrschen, ist die Post den Beförderungsmitteln auch in der ursprünglichen einfachen Form treu geblieben. „Sie benutzt", wie van der Borght in dem schon genannten Buche „Das Verkehrswesen" zusammenfassend bemerkt, „alle Verkehrsmittel, von den ursprünglichsten bis zu den vollkommensten; denn sie hat sich stets neu auf-

kommende Verkehrsmittel dienstbar gemacht, ohne deshalb die alten vollständig beiseite zu setzen."

Wie bedeutend die Rolle gewesen ist, welche den

Fußboten

in der Nachrichtenvermittelung des Altertums und des Mittelalters zufiel, ist bereits erwähnt worden. Auch noch gegenwärtig nehmen sie eine wichtige Stelle im Verkehrsleben ein. In dem weitausgedehnten Chinesischen Reich sind es überwiegend Fußboten, welche sowohl die Sendungen der Staatspost befördern, als auch den Verkehr der Privatpostanstalten vermitteln. Sie heißen entweder „Starke Männer" oder auch „Schnelläufer". Schwer bepackt können sie Hunderte von Kilometern im Trabe zurücklegen, unbekümmert um Hitze und Kälte, ob es Tag oder Nacht ist. Sie tragen die Postsendungen in Körben an einer über die Schultern gelegten Stange; von Station zu Station wird gewechselt. Auch in den weiten Gebieten von Britisch-Indien wird ein erheblicher Teil der Postbeförderung durch Eilboten bewirkt. Ähnliche Verhältnisse bestehen in Mittel- und Südamerika. Welche Bedeutung der Postfußbote in Afrika und Marokko hat, wird an anderer Stelle gezeigt werden. Und daß selbst Europa mit seinen hochentwickelten Verkehrsmitteln noch Menschenkraft im Fernverkehr nicht entbehren kann, dafür liefert die Statistik einen sprechenden Beweis. Allerdings verkehren die Postboten hier nicht auf Hauptstrecken, sondern auf Nebenrouten, auch ist die Menge der Sendungen selbstverständlich nicht groß. Daß aber die Botenposten auch in den Hauptverkehrsländern nicht unwichtig sind, und daß ihr Fehlen eine empfindliche Lücke im Verkehrsleben bedeuten würde, beweist der Umstand, daß selbst in Deutschland mit seinem ausgedehnten Eisenbahnnetz im Jahre 1904 noch 18320609 km auf Botenpostkursen zurückgelegt worden sind.

Viel wichtiger als für den Fernverkehr sind die Fußboten der Post für den Verkehr innerhalb der Postorte oder in ihrem Umkreise. Hier leisten sie als Postbeförderer nach und von den Bahnhöfen oder zwischen Stadtpostanstalten, als Briefkastenleerer und nicht zuletzt als Orts- und Landbriefträger hervorragende Dienste.

Reiter.

Reitende Boten, die hoch zu Roß durchs Land eilen, gibt es im Dienste der deutschen Post nicht mehr, seitdem die Estafetten, die Überreste der einst so wichtigen Reitposten, abgeschafft sind. Es ist selbstverständlich, daß diese Beförderung der Posten in den Ländern noch in ausgedehnterem Umfange besteht, wo das Reiten überhaupt zu den Lebensgewohnheiten gehört: in den dünnbevölkerten Teilen Amerikas, in Venezuela, Brasilien und Argentinien, nicht minder in den australischen Kolonien. In Persien hat der Kurierdienst zu Pferde von jeher eine große Rolle gespielt; auch in der Neuzeit ist er noch von Bedeutung. In Britisch-Indien begegnet man überall dem Postreiter mit den schweren Postfelleisen auf beiden Seiten des Reittieres. Kein Land bietet mehr Schwierigkeiten bezüglich der Postbeförderung als die Türkei. Die „Tatarenpost" ist ja berühmt. Man findet sie überall in dem weitausgedehnten Reiche. Unaufgehalten durch die rauhesten Schluchten, durch schneebedeckte Berge und durch Gebirgswässer jagen sie in gestrecktem Galopp dem Ziele zu. Der Tatar, der die Depeschen in einer mit Goldfransen besetzten Tasche auf der Brust trägt, gilt als unverletzliche Person. Selbst der apathische Türke sieht einen Posttatar mit großem Interesse vorbeigaloppieren. „Ein Tatar des Padischah!" murmelt er und verneigt sich. Für ihn ist das farbenprächtige Kostüm ein Abglanz kaiserlicher Macht. Im roten Gürtel sind zwei Pistolen, ein Jatagan und der Handschar gut verwahrt; daneben ruhen friedlich Pfeife und Tabak. Schon in weiter Entfernung hört man das Gewieher der Pferde, das Schreien der Reiter. Immer näher kommt der Zug, immer deutlicher werden die langgezogenen Warnungsrufe aou! aou! warda! warda! In der Hand schwingt er den Kantschu, aber er schwingt ihn nur; denn für das schnelle Pferd genügt das kurz ausgestoßene haidé! haidé! um es zu rasendem Laufe anzufeuern. Vorn und hinten die Bedeckungsmannschaften, in der Mitte das Gros: nebeneinander gekoppelte, mit Postsäcken beladene Postpferde, und alles überragend im hohen zirkassischen Sattel der Tatar, der Chef des ganzen Postzuges — so saust der Zug vorbei wie eine Windsbraut. Man weiß nicht, soll man mehr die Ausdauer der Reiter oder ihrer Rosse bewundern. Ein wohlgelungenes Modell einer Tatarenpost befindet sich im Postmuseum.

Wagen.

Die fahrenden Posten bildeten zu der Zeit, als es noch keine Eisenbahnen gab, das wichtigste Verkehrsmittel zur Personenbeförderung neben der Postbeförderung. Schnelligkeit und Sicherheit waren die Haupterfordernisse. An den Ufern des Rheins wurde im Jahre 1821 zwischen Coblenz-Cöln und Düsseldorf die erste Schnellpost in Gang gesetzt, die sich so vortrefflich bewährte, daß sie als Vorbild für die Einrichtung in den meisten Staaten Europas wurde. Und seitdem sind die verschiedenartigsten Wagengattungen entstanden. Denn zu den aus den ethnographischen Verhältnissen und den aus den Abweichungen des Kulturgrades sich ergebenden Unterschieden der Postwagen und ihrer Zugtiere treten noch diejenigen hinzu, welche durch die Verschiedenheit der Zwecke der Postwagenbeförderung bedingt sind. In letzterer Hinsicht sind die an Zahl immer zunehmenden Karriol- und Güterposten nach und von den Bahnhöfen und zwischen Stadtpostanstalten zu nennen. Zu ihnen gesellen sich, in Deutschland wenigstens, die Paketbestellfahrten und endlich die fahrende Post der Landbriefträger.

Eisenbahnen.

Der Tag, an welchem die erste Eisenbahn eröffnet wurde, bedeutete den Anfang vom Ende für die alte Postwagenherrlichkeit, für die Zeit des Paßgangs und des Trabs, von der der Dichter singt. Anfangs verhielt sich die Postverwaltung den Eisenbahnen gegenüber sehr zurückhaltend. Der Nutzen des neuen Beförderungsmittels wurde nicht erkannt; man betrachtete es lediglich als eine Zugkraft. Die gewöhnlichen für die Landstraßen bestimmten Postwagen wurden samt ihrem Inhalt — Personen natürlich ausgenommen — auf besonders eingerichteten Gestellen mittels Eisenbahn befördert. Bald zeigte sich jedoch, daß damit der beabsichtigte Zweck nicht erreicht werden konnte, sondern daß es zur vollständigen Ausnutzung der Schnelligkeit der Eisenbahnen nötig war, in den Zügen selbst Gelegenheit zu schaffen, die Postsendungen auf den einzelnen Stationen aufzunehmen und abzugeben und während der Fahrt zu verteilen, zu verpacken und auf den einzelnen Stationen abzugeben. Zu diesem Zwecke war eine Umgestaltung der beweglichen Betriebsmittel, der äußeren Postbetriebseinrichtungen und des inneren

Postbetriebes nötig. Am 1. Mai 1849 wurden die ersten Bahnposten benutzt. Wohl stand anfangs die Zerrissenheit der deutschen Postverhältnisse einer gedeihlichen Weiterentwickelung im Wege. So durften z. B. die preußischen Bahnposten der Linie Berlin-Braunschweig-Hannover-Minden nur geschlossene Briefbeutel und Fahrpostbeutel zwischen den beteiligten fremden Postanstalten befördern, sie durften aber selbst derartige Sendungen nicht bearbeiten. Die Herstellung der Einheit des deutschen Postwesens hat diese Schwierigkeiten beseitigt. Eine der wichtigsten und schwierigsten Aufgaben ist für die Postverwaltungen, ihre Interessen den Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen anzupassen. Die Gestaltung der Beziehungen beider Verkehrsanstalten zueinander ist in den einzelnen Ländern sehr verschieden, je nachdem bei dieser Frage die privatrechtlichen Gesichtspunkte oder die des öffentlichen Rechtes vorwiegen. In den meisten Ländern hat man den Grundsatz aufgestellt, daß den Eisenbahnen für die vielen Vorrechte, die ihnen gewöhnlich von der Staatsgewalt eingeräumt werden, auch entsprechende Leistungen im öffentlichen Interesse aufzuerlegen, und daß diese Leistungen in erster Linie zugunsten der Post, als der öffentlichsten Verkehrsanstalt, in Anspruch zu nehmen seien, die in allen ihren Einrichtungen den öffentlichen Nutzen obenan zu stellen bestrebt ist. In Deutschland ist das Verhältnis der Post zu den Eisenbahnen durch das Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875 geregelt.

Je mehr der Verkehr in den Bahnposten zunimmt, die Zahl der Beamten und Unterbeamten steigt, die einen großen Teil ihres Lebens darin zubringen, desto mehr wird auf die möglichste Vervollkommnung der Bahnpostwagen hingewirkt. Es besteht ein förmlicher Wetteifer unter den Postverwaltungen der verschiedenen Länder, die Bahnpostwagen den klimatischen Verhältnissen entsprechend einzurichten. Alle Fortschritte in der Herstellung bequemer und luftiger Waggons kommen auch den Bahnpostwagen zugute. Einschneidende Verbesserungen sind besonders in der Beleuchtung gemacht worden. Das ist von besonderer Bedeutung, weil ja ein großer Teil der Arbeit während der Nacht verrichtet werden muß, weil in allen Teilen des Wagens helles Licht notwendig ist, damit auch die zierlichsten Aufschriften rasch und richtig gelesen werden können. Die Öllampe, die gerade dann den Dienst zu versagen pflegte, wenn

sie am dringendsten gebraucht wurde, ist längst zum alten Gerümpel geworfen. Vor mehr als 25 Jahren hat sie der Gasbeleuchtung Platz gemacht. In den Jahren 1883 und 1884 fanden die ersten Versuche mit elektrischer Beleuchtung statt, die dann immer mehr eingeführt worden ist. Im Inneren der Wagen ist jeder Platz bis aufs äußerste ausgenutzt. Die Wagen sind den verschiedenen Zwecken entsprechend entweder nur für den Briefpostdienst oder auch gleichzeitig für die Paketbeförderung eingerichtet. Der Dienst ist beschwerlich, aufreibend und nicht ohne Gefahr.

Schiffe.

Bei den Posten zu Wasser muß zwischen solchen auf Flüssen und Binnenseen und solchen auf dem Meere unterschieden werden. Besonders ausgedehnte Verbindungen der ersteren Art besitzen die Vereinigten Staaten von Amerika mit ihren großen Strömen und weiten Seengebieten. Ihnen reihen sich die Staaten Südamerikas, die wasserreichen Gebiete Asiens an, wie ein Gang in dieser Abteilung des Postmuseums zu Berlin in lehrreichster Weise zeigt. In China sind die Flußboote willige Beförderer im Dienste der Staatspost. An den Meeresküsten im hohen Norden Europas ist die Post noch jetzt auf Segelboote als das Hauptmittel der Postbeförderung angewiesen. In Grönland besteht eine eigene Schiffspost auf kleinen Booten. Die Verbindung mit Dänemark wird durch Segelboote hergestellt. Auch in Rußland dienen auf den größeren Flüssen und Seen Segel- und Ruderboote zur Beförderung der Postsendungen. Regelmäßige Schiffsposten verkehren auf dem Schwarzen, Asowschen und Weißen Meere. An den deutschen Küsten der Nordsee spielt das gewöhnliche Boot zur Winterzeit in der Postbeförderung eine große Rolle. Unter überaus schwierigen Verhältnissen und den größten Gefahren wird die Nachrichtenvermittelung aufrecht erhalten, wovon die wetterfesten Männer in den Watten gar manche Episode erzählen könnten. Sind schon die mit Schiffen unterhaltenen Postverbindungen an den Meeresküsten und mit den in der Nähe des Festlandes gelegenen Inseln nicht unwichtige Glieder in dem großen Postnetze, das die Erde umspannt, so sind die großen, die Ozeane überbrückenden Schiffspostverbindungen recht eigentlich die Träger des Weltverkehrs und besonders auch

der Weltpost. Schnelligkeit beherrscht das Verkehrsleben unserer Zeit, und der Wettbewerb, der heute auf fast allen Meeren zwischen den seefahrenden Nationen ausgefochten wird, rechnet nach Stunden und Minuten. Alle Weltteile nehmen an diesem friedlichen Kampfe teil; alle Nationen stellen ihre besten Schiffe in den Dienst der Post. Eine Aufzählung der überseeischen Postdampfschiffsverbindungen übersteigt weit den Rahmen dieser Schrift. In Deutschland gehen sie aus der dem Amtsblatt des Reichspostamts monatlich beigegebenen Übersicht der Dampfschiffsverbindungen nach außereuropäischen Ländern hervor.

Auf dem Wiener Weltpostkongresse sind wichtige Bestimmungen für die Ausübung des Postdienstes auf Postschiffen auf offener See und in den Landungshäfen getroffen. Laut Artikel 11 des Wiener Weltpostvertrages können Briefsendungen, welche auf offener See in den Briefkasten eines Schiffes gelegt werden, mittels der Postwertzeichen und nach dem Tarife des Landes, welchem das Schiff angehört oder dessen Flagge es führt, frankiert werden. Wenn das Schiff in einem Hafen angelaufen ist, so müssen während dieser Zeit die Postwertzeichen des Landes benutzt werden, in dessen Gewässern sich das Schiff befindet. Ferner hat der Wiener Weltpostkongreß den Korrespondenzverkehr zwischen den Vereinsländern und ihren Kriegsschiffen geregelt. Auf Antrag der deutschen Postverwaltung wurde eine Bestimmung aufgenommen, daß es jedem Lande freistehen sollte, zwischen seinen Postanstalten und den Befehlshabern seiner Kriegsschiffe geschlossene Briefposten austauschen zu lassen. Dies geschieht entweder auf hoher See unmittelbar oder in den Häfen durch Vermittelung der Landespostanstalt, wenn das Land ein geordnetes Postwesen überhaupt hat. Die Bedeutung ist einleuchtend: abgesehen von der Erleichterung des Verkehrs im allgemeinen Interesse, kann der amtliche Befehls- und Nachrichtenverkehr mit dem Schiffe stattfinden, ohne eine fremde Verwaltung in Anspruch nehmen zu müssen.

Fahrrad und Automobil.

Bei der Deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung sind die ersten amtlich beschafften Fahrräder 1896 in Dienst gestellt worden. Anlaß dazu bot die damalige Gewerbeausstellung in Berlin; ein Zweirad diente zur Beförderung von Rohr-

postsendungen zwischen Ausstellungspostamt und der nächstgelegenen Rohrpostbetriebsstelle. Es folgten dann verschiedene Versuche in anderen Oberpostdirektionsbezirken, z. B. in Cöln, Breslau, bis die zweckmäßige Verwendung mit gutem Erfolg erprobt war. Zurzeit werden Fahrräder in folgenden Betriebszweigen verwendet:

1. für Bestellung von Telegrammen,
2. für die Briefbestellung und für den Eilbestelldienst,
3. für Briefkastenleerung,
4. für die Beförderung von Kartenschlüssen,
5. im Telegraphenbaudienst.

Die Benutzung des Fahrrades beim Telegrammbestellungsdienst hängt zusammen mit der Einstellung von jugendlichen Telegrammbestellern, das sind junge Leute von 16—20 Jahren, welche die Telegramme gegen Zahlung eines Stücklohnes aus der Postkasse bestellen. Die Einrichtung hat sich gut bewährt; es ist dadurch eine wesentliche Beschleunigung in der Telegrammbestellung erzielt worden. Bei der Briefbestellung ist das Fahrrad besonders dann von Nutzen, wenn es sich um räumlich ausgedehnte Städte handelt. Schwierigkeiten bietet die Unterstellung des Fahrrades, wenn der Bote Haus für Haus bestellen muß, die Mitführung also ausgeschlossen ist. Anderseits ist die Benutzung von Vorteil, wenn vom Postamt bis zum Revier weitere Wege zurückgelegt werden müssen. Im Eilbotendienst hat es sich wie bei der Telegrammbestellung gut bewährt. Handelt es sich um Eilpakete, so werden Dreiräder gebraucht. Diese wurden anfangs auch vorzugsweise bei der Leerung der Briefkasten benutzt. Es gehören dazu breite Straßen, die ja nicht überall vorhanden sind. Die Schnelligkeit leidet darunter; gerade diese ist aber bei dem Leerungsdienst von Bedeutung. Auch ist es erwiesen, daß ein Dreirad die Kraft des Beförderers stark in Anspruch nimmt, so daß eine dauernde Beschäftigung namentlich bei jungem Personal nicht ratsam erscheint. Das Zweirad bietet zunächst einige Schwierigkeiten beim Tragen der Sammeltaschen, die kurze Zeit auf dem Rücken in Form von Rucksäcken getragen worden sind. Die Bewegungsfreiheit wurde hierdurch gehindert, was gerade im Straßenverkehr der meisten Städte gefährlich werden konnte. Es wurden dann Versuche gemacht mit Tragegestellen, die zur Aufnahme der Sammelsäcke vorn am Rade

angebracht waren. Hierdurch war der Bote frei geworden in seinen Bewegungen, die Beförderung wurde beschleunigt, so daß die Schlußzeiten verkürzt werden konnten, selbst bei Ausdehnung der Reviere. Diese Art der Verwendung bürgert sich mehr und mehr ein.

Bei der Verwendung des Fahrrades zur Beförderung von Kartenschlüssen kommt hauptsächlich der Verkehr zwischen verschiedenen Stadtpostanstalten und den Bahnhöfen sowie zwischen Haupt- und Vororten in Betracht. Das wirtschaftliche Ergebnis der Verwendung des Fahrrades hängt wesentlich von der Beschaffenheit der benutzten Straßen und Wege sowie von der Belastung ab. Sind so viele Fahrräder vorhanden, daß eigene Werkstätten für die Instandsetzungsarbeiten eingerichtet werden können, so werden hierdurch nicht nur Kosten erspart, sondern es wird auch verhütet, daß die Fahrräder zu lange dem Betriebe entzogen sind. Ferner kommt in Betracht, daß eine dauernde Aufsicht ausgeübt wird, wobei im deutschen Reichspostgebiet die „Vorschrift für die Benutzung und Instandhaltung der Postfahrräder" als Unterlage dient.

In anderen Ländern ist die Entwickelung der Verwendung des Fahrrades ähnlich gewesen wie im Deutschen Reich. In einigen Ländern, z. B. in Frankreich und England überließ man es dem Personal selbst die Fahrräder gegen Gewährung einer Entschädigung zu beschaffen. In Frankreich erhielten die facteurs und brigadiers facteurs monatlich 15 Franken, in England 3—4 sh. Im Laufe der Zeit sind auf Grund der gesammelten Erfahrungen hierin manche Änderungen eingetreten. Frankreich hat dann das Fahrrad besonders auch für die Landbriefbestellung benutzt; Deutschland ist nicht dazu übergegangen. Gar manche Gründe sprechen dagegen, z. B. Sicherheit, Wegebeschaffenheit, das Alter der Landbriefträger usw.

Automobile.

Zur Verwendung des Automobils im Postdienst bietet sich vielfache Gelegenheit: zur Herstellung von Verbindungen zwischen verschiedenen Postorten, sei es ausschließlich zur Beförderung der Posten oder auch von Personen, zur Fortschaffung der Postsendungen zwischen Postanstalten und Bahnhöfen, zu Paketbestellzwecken und zur Beförderung von Briefträgern in abgelegene Bestellbezirke. Die Entwickelung gleicht sich überall:

erst Versuche der mannigfachsten Art und mit den verschiedensten Ergebnissen, dann Verbesserungen in der Konstruktion, in neuester Zeit überall ausgedehntere Verwendung. Als Kraft wird Benzin und Elektrizität verwendet.

Die deutsche Reichspostverwaltung machte den ersten Versuch mit einem Selbstfahrer am 14. November 1898. Ein Postkarriol wurde in ein Benzinautomobil umgeändert und dann zur Beförderung von Briefposten benutzt. Schon nach fünf Tagen stellte es den Dienst ein. Es wurden dann mit Elektrizität als bewegende Kraft Versuche gemacht und zwar gleich bei zwei Arten von Posten: bei einem Güterpostwagen und bei einem Paketbestellwagen. Als Versuchszeit wurden die Wintermonate 1899 gewählt, um gleich festzustellen, ob die Selbstfahrer den besonderen Anforderungen des Frostwetters und des Schnees gewachsen sein würden. Anfangs ging es gut, die Wagen legten täglich 58 km zurück und führten Leistungen aus, wozu vier Pferde notwendig gewesen sein würden. Bald aber gab es Zusammenstöße mit Straßenbahnen, Bruch von Rädern und Antriebketten — die Fahrzeuge wurden zurückgezogen. Solche Probefahrten hatten das Gute, daß auf die Mängel hingewiesen wurde. Es trat eine Zeit des Stillstandes ein, bis in neuester Zeit nach den verschiedensten Richtungen Versuche gemacht wurden. An der Westgrenze des Deutschen Reiches verkehrten zwischen Gorze und Novéant-Corny, zwischen Malmedy und Stavelot Privatpersonenfuhrwerke, die auch zu Postzwecken benutzt wurden. Die Unternehmer stellten 1901 mit Spiritus betriebene Automobile ein. Das war im August. Schon im September versagte der Motor einigemal. Am 25. November blieb er mitten auf der Landstraße liegen, so daß Führer und Insassen ihn bis zum nächsten Dorf schieben mußten. In neuester Zeit sind die Versuche besser ausgefallen, so daß Selbstfahrer auf verschiedenen Strecken an die Stelle von Postwagen getreten sind.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt zwischen 14 und 18 km in der Stunde, die Tragfähigkeit der Wagen schwankt zwischen 1500 und 3000 kg, die Preise zwischen 5500, 7200 und 11800 M.

In Frankreich sind jüngst ausgedehnte Versuche gemacht worden, Kraftfahrzeuge im Landbestelldienst zu verwenden. Der Erfolg ist überraschend gewesen. Die Bestellung wurde um $1^1/_2$ bis 2 Stunden beschleunigt, die eingesammelten Briefe

konnten früher abgesandt werden, mehrere Orte erhielten eine zweimalige Bestellung, die sonst nicht hätte eingeführt werden können. Allerdings waren die Mehrausgaben bedeutend; sie betrugen bei einem einzigen Postamt 7000 M. jährlich.

Wie von der deutschen Reichspostverwaltung, so sind auch von Bayern und Württemberg Versuche mit Automobilen gemacht worden. Auch hier wechselten Erfolge mit Mißerfolgen. In Budapest sind Kraftdreiräder für die Briefkastenleerung in Gebrauch; kleinere vierrädrige Kraftwagen werden in Paris und London zu Briefpostfahrten benutzt. Große Güterpostwagen zur Beförderung von Paketen sind in Cöln, Stuttgart, Zürich in Tätigkeit. Zur Postbeförderung nach auswärts bedienen sich Frankreich, die Schweiz, England, Bayern, Deutschland der Kraftwagen usw.

Was die Finanzergebnisse betrifft, so muß nach den bisherigen Erfahrungen mit einer Verteuerung des Betriebes gerechnet werden. Ein großer elektrisch betriebener Güterpostwagen erfordert etwa 40 Pfennig für das Nutzkilometer, für Mitbenutzung von Motoromnibussen mußten 12 bis 12,1 Pfennig für jedes zurückgelegte Kilometer gezahlt werden. Für einen einspännigen mit Spiritus betriebenen Güterpostwagen berechnete sich die Vergütung auf 40 Pfennig für das Nutzkilometer. Der Betrieb mit Pferden ist billiger. Aber der Kostenpunkt darf nicht allein maßgebend sein. Es kommt in Betracht, daß bei Benutzung von Automobilen die Beförderungsfristen erheblich abgekürzt werden können, was für den Einsammlungsdienst eine Verkürzung der Schlußzeiten bedeutet. Auch der Postwagenpark wird vermindert werden können, wenn auch eine völlige Ausnutzung nur zu Zeiten des regsten Verkehrs möglich sein wird. Doch bei allem darf nicht vergessen werden, daß im modernen Postdienst zwar großer Wert auf Schnelligkeit gelegt wird, daß aber die Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit ebenso wichtig sind. Die Betriebssicherheit wird noch mehr gewährleistet sein müssen, als es bisher der Fall ist, wenn der Motor die Pferdekraft ersetzen soll, ganz abgesehen von der Finanzfrage.

Rohrpost.

In den weitausgedehnten Riesenstädten ist die rasche Bestellung namentlich der Ortssendungen eine der schwierigsten

Leistungen. Häufig reichen selbst zahlreiche Bestelleinrichtungen nicht aus; es muß zu anderen Hilfsmitteln gegriffen werden. Eine besonders bemerkenswerte Verbesserung wurde erreicht, als es gelang, die Luft als treibende Kraft bei der Postbeförderung zu benutzen, nämlich in der Rohrpost. Es soll die Einrichtung in Berlin kurz beschrieben werden. Vom Haupttelegraphenamt gehen strahlenförmig in die Erde gelegte schmiedeeiserne Rohrleitungen aus, die einen Durchmesser von 65 mm haben. Sie erreichen zunächst die größeren Postämter und verzweigen sich von dort aus nach den im Umkreise gelegenen Verkehrsanstalten. Zur Aufnahme der zu befördernden Sendungen dienen 15 cm lange Büchsen aus getriebenem Stahlblech, die in ihrem Innern für etwa 20 Sendungen Raum bieten und durch eine übergeschobene Lederhülse geschlossen werden. Zehn bis zwölf solcher Büchsen werden hintereinander gelegt und zu einem „Zuge" vereinigt, dessen Abschluß ein ebenfalls mit Leder überzogener Holzzylinder, der „Treiber" bildet, durch den ein möglichst dichter Schluß des Rohres erzielt werden soll. Die Beförderung der Züge in den Rohrleitungen geschieht in der einen Richtung durch die saugende Wirkung verdünnter Luft, in der entgegengesetzten Richtung durch die Druckwirkung verdichteter Luft. Die Verdünnung und Verdichtung der Luft geschieht in Maschinenstationen, die durch Dampfkraft betrieben werden und mit den Rohrleitungen in Verbindung stehen.

Die Beförderungsgeschwindigkeit beträgt durchschnittlich 1000 m in der Minute. Die Züge werden nach Bedürfnis in schneller Aufeinanderfolge abgelassen. So ist es möglich, daß Rohrpostsendungen selbst auf weite Entfernungen innerhalb einer Stunde nach der Auflieferung auch bestellt werden.

In Boston ist mit Erfolg der Versuch gemacht worden, auch Pakete durch Luftdruck zu befördern. Das älteste Rohrpostwesen besitzt London, wo schon 1853 Röhren zur pneumatischen Beförderung von Briefpostgegenständen hergestellt wurden. Heute werden vorzugsweise, wie in den anderen Städten, auch Telegramme befördert. Außer London haben noch Edinburg, Belfast und Southampton Rohrposteinrichtungen.

Berlin hat seit 1865 seine Rohrpostanlage, die nach und nach auf die ganze Stadt und die größeren Vororte (Charlottenburg, Friedenau, Halensee, Plötzensee, Rixdorf,

Schöneberg, Westend und Wilmersdorf) ausgedehnt worden ist. Die Rohrpostämter beförderten 1904 nicht weniger als 8917000 Gegenstände. In Hamburg besteht seit 1889 eine Rohrpostanlage zum Verkehre der Stadttelegraphenämter untereinander und mit dem Hauptpostamte. In Bremen dient eine Rohrpostanlage zur Beförderung der Telegramme von der Annahmestelle zum Telegraphenamt. Wien hat seit 1873 Rohrposteinrichtungen, die 1904 zusammen 2154068 Sendungen beförderten. Auch in Prag und Karlsbad sind Rohrpostanlagen. Paris hat die Einrichtung schon 1867 getroffen; 1904 sind etwa 6000000 Sendungen damit befördert. Amerika besitzt Rohrposteinrichtungen in Neuyork, Brooklyn, Boston, Chicago und St. Louis.

VII. Der Weltpostverein.

Vor dem Jahre 1874 waren die postalischen Beziehungen zwischen den verschiedenen Ländern durch Einzelverträge geregelt. Beim Abschluß lag der Gedanke, den Postverkehr zu erleichtern, völlig fern; es war nur darum zu tun, dem eigenen Lande einen möglichst hohen Anteil an den vom Publikum zu entrichtenden Gebühren zu sichern. Namentlich zwei Fragen beherrschten die Vertragsverhandlungen, die oft zum Schaden des Verkehrs jahrelang dauerten: 1. ob überhaupt die Durchführung fremder Posten zu gestatten sei, die Transitfrage, und 2. die Teilung des Portos. Das Endergebnis war eine verwirrende Mannigfaltigkeit von Vertragsbestimmungen in bezug auf Taxen, auf die Zahlung von Transitgebühren und Portoteilung. Einen Lichtpunkt in diesem Chaos bildete der deutsch-österreichische Postverein, der 18 seither voneinander unabhängige Postgebiete zu einem einheitlichen Ganzen vereinigte mit einheitlichen niedrigen Portosätzen.

Eine weitere Anregung zur Verbesserung des internationalen Postverkehrs ging von der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika aus. Auf ihren Vorschlag trat am 11. Mai 1863 in Paris eine Konferenz zusammen, die von 17 Staaten beschickt war. Nach langen und schwierigen Verhandlungen einigte man sich über 31 Grundsätze, die fortan bei Abschließung von Postverträgen maßgebend sein sollten. Zwar blieb die

schwierige Transitfrage ungelöst; man hatte sich auch über ein einheitliches Briefporto nicht einigen und den Zankapfel der Portoteilung nicht beseitigen können: aber es war der Boden für die Aufnahme des Vereinsgedankens vorbereitet, es war das Verständnis für eine einheitliche Organisation des internationalen Postverkehrs gefördert werden. Wie eine solche Gemeinschaft zu erreichen sei, hatte Stephan in einer 1868 von ihm entworfenen und 1870 veröffentlichten Denkschrift in klarer und überzeugender Weise dargelegt. Er schlug die Berufung eines Postkongresses vor, dem er als Aufgabe stellte: „unter sämtlichen Teilnehmern einen Vertrag zustande zu bringen, durch welchen auf postalischem Gebiete eine lebenskräftige Gemeinschaft geschaffen, die einzelnen internationalen Schranken nebst den daraus hervorgehenden Verschiedenheiten und formellen Erschwerungen hinweggeräumt, insbesondere aber die Motive entfernt würden, deren Bestehen bisher häufig zu Gegensätzen in den Interessen und zu Sonderstellungen geführt hat." Als Grundlage für die Beratungen hatte Stephan 12 Punkte angeführt.

Nach Überwindung von mancherlei Schwierigkeiten trat eine solche Konferenz am 15. September 1874 in Bern zusammen. Es waren Vertreter aller Staaten Europas, der Union und von Ägypten erschienen, im ganzen 22. Den Beratungen wurde ein von Deutschland auf Grund der Stephanschen Denkschrift ausgearbeiteter Vertragsentwurf zugrunde gelegt. Die Verhandlungen dauerten nur $3\frac{1}{2}$ Wochen; am 9. Oktober 1874 wurde der „Allgemeine Postvereinsvertrag" nebst einer zwischen den Postverwaltungen vereinbarten Vollzugsordnung unterzeichnet. An diesem Tage wurde der „Allgemeine Postverein" gegründet, der schon 1878 auf dem Pariser Postkongreß den Namen „Weltpostverein" annahm. Nach und nach sind alle Länder, soweit sie ein geordnetes Postwesen besitzen, dem Weltpostverein beigetreten. Kein Staat, der seinen Platz im Rate der Völker behaupten will, hat sich der werbenden Kraft, die den Einrichtungen des Vereins innewohnt, entziehen können. Von den wenigen dem Verein noch nicht angeschlossenen Ländern hat China schon zweimal den Beitritt in Aussicht gestellt; die Reformen sind noch nicht so weit gediehen, um die Absicht verwirklichen zu können. Auf dem letzten Postkongreß in Rom waren auch Vertreter Abessiniens erschienen.

Organisation.

Der Weltpostverein wird durch die Gesamtheit der Mitglieder gebildet; die Mitgliedschaft erfordert die Ausführung des Hauptvertrages. Geschäftsführende Verwaltung ist die Schweiz, deren Regierung Beitrittserklärungen entgegenzunehmen, zu erledigen und den übrigen Vereinsländern mitzuteilen hat. Jedes Land führt auf den Kongressen eine Stimme. Nur den Ländern mit Kolonialbesitz sind je nach der Zahl und Bedeutung besondere Stimmen hierfür zugeteilt.

Das Internationale Bureau des Weltpostvereins.

Es hat seinen Sitz in Bern und erledigt die laufenden Geschäfte. Es hat z. B. alle den Weltpostverein betreffenden Mitteilungen an die Mitglieder zu machen, eine Weltpoststatistik zusammenzustellen, Kongresse vorzubereiten, Auskünfte zu erteilen. Es ist zugleich Zentral-Rechnungs- und Abrechnungsstelle. Nach Art des im Bankverkehr üblichen Clearing-house-Systems werden die zahlreichen Schuld- und Forderungsbeträge unter den einzelnen Ländern nicht einzeln durch Barzahlung oder Wechsel beglichen, sondern durch Gegenrechnung von Schuld und Forderung der einzelnen Länder wird ein Ausgleich herbeigeführt.

Kongresse und Konferenzen.

Es war beabsichtigt, zur weiteren Ausbildung des Vereins, zur Einführung von Verbesserungen usw. alle 3 Jahre einen Kongreß zusammenzuberufen. Der Zeitraum ist auf 5 Jahre erweitert worden, gerechnet vom Tage des Inkrafttretens der letzten Beschlüsse. Kongresse haben stattgefunden: 1874 in Bern, 1878 in Paris, 1885 in Lissabon, 1891 in Wien, 1897 in Washington, 1906 in Rom. Daneben haben noch Konferenzen zu besonderen Zwecken getagt.

Hauptvertrag.

Der Hauptvertrag beschäftigt sich nur mit dem Briefpostdienst, dem Teile des Postbetriebes, bei dem es sich um den Nachrichtenaustausch handelt. Als leitender Grundsatz gilt für den Weltpostverein die Transitfreiheit, d. h. die Länder der vertragschließenden Teile werden als ein einziges Postgebiet angesehen, worin völlige Verkehrsfreiheit herrscht. Dieses

Transitrecht hat bei Abschließung früherer Postverträge eine große Rolle gespielt. Es konnte in der Regel erst nach jahrelangen Unterhandlungen und durch Gewährung von Zugeständnissen auf den verschiedensten Gebieten erlangt werden. Hiervon ist wohl zu unterscheiden die Unentgeltlichkeit des Transits. Die Transitfreiheit ist wichtig für den Verkehr; die Unentgeltlichkeit ist an und für sich nur eine Geldfrage zwischen den Verwaltungen der einzelnen Staaten, die aber die Höhe des Portos beeinflußt und hierdurch auch für das große Publikum von Bedeutung ist. Der Idealzustand ist der Wegfall jeder Vergütung für die Beförderung der geschlossenen Posten und der offen beförderten Korrespondenz nach dritten Ländern; denn damit wäre jede Schranke des Verkehrs, jedes Hindernis für die Einführung einer völligen Einheitlichkeit und Gleichmäßigkeit des Portos beseitigt gewesen. Die geographische Lage der einzelnen Länder spielt hierbei eine Rolle. In Belgien kreuzen sich die Haupttransitstraßen des internationalen Postverkehrs. Schon im Jahre 1874 hatte es eine jährliche Einnahme von annähernd 1 Million Franken an Transitgebühren. Das zweite große Transitland ist Frankreich, es folgen die Schweiz und Italien. Ein ungleiches Verhältnis besteht zwischen Ländern, die auf weite Entfernungen Seepostverbindungen unterhalten und solchen, die für die Beförderung überseeischer Korrespondenz ganz auf fremde Vermittelung angewiesen sind. Man mußte sich damit begnügen, so mäßige Vergütungen festzusetzen, daß sie auf das vom Publikum zu erhebende Porto möglichst wenig Einfluß ausüben können. Das ist geschehen; an der Herabminderung wird immer weiter gearbeitet. Was mit einem Schlage nicht zu erreichen ist, muß nach und nach angebahnt werden.

Mit der Transitfrage hängt die des Tarifs aufs engste zusammen. Solange hohe, vielfach abgestufte Transitsätze bestanden, durften die Verwaltungen, wenn sie nicht große finanzielle Einbußen erleiden wollten, bei Bemessung des Portos für Auslandssendungen die Höhe der an die transitleistenden Verwaltungen zu zahlenden Entschädigungen nicht außer Betracht lassen. Die Folge davon waren bunte, vielgestaltige Tarife sogar nach demselben fremden Lande je nach dem Beförderungswege. Nachdem endlich für die Durchleitung der Korrespondenz die niedrigen Gebührensätze erreicht waren, konnte die Einheitstaxe eingeführt werden.

Auf der Portoeinheit fußte der Grundsatz des Wegfalls der Portoteilung im Briefverkehr. Hier war früher oft der entscheidende Punkt, die Klippe, woran selbst langwierige Verhandlungen noch scheiterten: jedes Land beanspruchte für sich den Löwenanteil, selbstverständlich auf Kosten des Publikums, das nur zu zahlen hatte. Die Frage ist in einfacher und glücklicher Weise gelöst: jede Verwaltung bezieht unverkürzt die Gebühren, welche sie erhebt. Dies beruht auf dem Erfahrungssatz, daß im gegenseitigen Verkehr zweier Länder die Zahl der Briefe, welche hin- und herwärts gewechselt werden, fast dieselbe ist, und daß das Verhältnis der frankierten zu den unfrankierten Sendungen für beide Richtungen sich ausgleicht. Die Portoeinnahme zweier Länder aus dem gegenseitigen Verkehr ist fast dieselbe, eine Abrechnung ist also nicht notwendig.

Früher so hohe Beförderungsgebühren, daß sie den wirklichen Wert der Sendungen weit überstiegen, heute so billige Einheitstaxen, daß selbst der kleine Kaufmann sich am internationalen Wettbewerb beteiligen kann — das sind die Zustände von einst und jetzt.

Zu einer Weltpost gehört eigentlich auch die Freizügigkeit der Postmarken, mit anderen Worten die Weltpostmarke. Ehe es dazu kommen wird, muß zunächst das Münzsystem mehr vereinfacht und die Papiervaluta abgeschafft werden. Denn sonst werden die Marken in den Ländern mit der minderwertigen Währung gekauft und von Spekulanten in anderen Ländern weiter abgesetzt. Sodann muß die ganze Strafgesetzgebung wegen Nachahmung, Fälschung und Wiedergebrauchs entwerteter Marken in allen Ländern gleichmäßig geregelt werden. Eine Erleichterung hat der Kongreß in Rom gebracht. Es kann ein Antwortwertzeichen eingeführt werden. Die Ausführung ist so gedacht: Wenn jemand einem anderen die Zahlung des Portos für einen Antwortbrief ersparen will, so fügt er seinem Schreiben einen Antwortgutschein bei, der im Bestimmungslande gegen ein Landeswertzeichen eingetauscht werden kann.

Der Weltpostverein hat seit seinem Bestehen auch auf einheitliche Regelung mehrerer Rechtsfragen hingewirkt und den Grund zu einem Weltpostrecht gelegt. Die Rechtsgrundsätze beziehen sich auf die Gewährleistung, Verfügungsgewalt über die eingelieferten Postsendungen, auf den Ausschluß von Sendungen von der Beförderung usw.

Der glänzenden äußeren Entwickelung des Weltpostvereins entspricht der innere Ausbau. Er umfaßt gegenwärtig auch den Austausch von Wertbriefen, Postanweisungen, Paketen, Postaufträgen und Zeitungen. An diesen sogenannten

Nebenabkommen

nahmen von vornherein nicht alle Länder teil; es war schon wegen der Verschiedenheit in den Postorganisationen nicht möglich. Wir sehen also engere Vereinigungen innerhalb des großen Weltpostvereins entstehen. Gerade hierin lag eine werbende Kraft, ein wesentliches Bedingnis für die Fortbildung. In diesen kleineren Vereinigungen konnte sich die Zweckmäßigkeit neuer Vereinbarungen zeigen. Staaten, die zunächst noch aus irgendeinem Grunde mit dem Beitritte zögerten, wurden durch die tatsächlichen Erfolge gewonnen, und so erweitert sich nach und nach die Teilnehmerschaft an diesen Abkommen.

Auf dem Pariser Postkongreß wurde innerhalb weiter Ländergebiete die Beförderung von Wertbriefen und die Auszahlung von Geldern auf Postanweisungen zu übereinstimmenden mäßigen Gebührensätzen und unter gleichmäßiger Regelung der Haftpflicht vereinbart. Der Wiener Postkongreß hat neben den eigentlichen Wertbriefen die sogenannten Wertkästchen eingeführt, die zur Beförderung von Goldsachen, Edelsteinen, Juwelen dienen. Es ist eine neue Art von Sendungen, die zwischen Brief und Paket steht; die Doppelnatur drückt sich darin aus, daß sie zwar mit den Wertbriefen versandt, aber als Wertpakete taxiert werden.

Der Postanweisungsverkehr ermöglicht die bankmäßige Übermittelung von Geldbeträgen; hieraus ergibt sich von selbst die wirtschaftliche Bedeutung der Einrichtung. Schwierig hierbei ist die Feststellung des Umrechnungsverhältnisses, denn die Schwankungen des Geldmarktes müssen berücksichtigt werden, ohne daß das Umwandlungsverhältnis zu oft geändert wird. Die Einführung des Abkommens bedingt eine besondere Einigung zwischen den Ländern, eine Vorsichtsmaßregel, die im Hinblick auf die Finanzverhältnisse mancher Länder nicht zu entbehren ist. Die Rechnungen werden wegen der hohen Summen im Postanweisungsverkehr monatlich aufgestellt; der Ausgleich muß binnen 14 Tagen nach Anerkennung von Schuld und Forderung erfolgen. Für Deutschland regelt das Postanweisungsamt in Berlin die Abrechnung.

Mit der Zunahme der industriellen und gewerblichen Unternehmungen, nach Erweiterung der Absatzgebiete bis in die entferntesten Länder, trat im internationalen Geldverkehr bald das Bedürfnis hervor, den schon im inneren Postverkehr vieler Länder bestehenden Postauftragsdienst auch auf den Vereinsverkehr auszudehnen. Es ist auf dem Kongreß zu Lissabon geschehen.

Der internationale Zeitungsbezug erfolgte früher je nach der Gesetzgebung der beteiligten Länder in engerem oder in ganz losem Zusammenhang mit den sonstigen postalischen Beziehungen. Während in dem einen Lande die Post den Zeitungsbezug vermittelt, liegt er in dem anderen ganz in Händen von Privatpersonen. Schon hieraus ergibt sich, wie schwierig eine einheitliche Regelung im internationalen Verkehr sein mußte. Und doch war sie notwendig. Denn die Beziehungen der Völker zueinander waren enger geworden, die Vervollkommnung der Verkehrsmittel erleichterte den Verkehr und machte ihn rege, lebhaft äußerte sich das Bedürfnis des Austausches von Geisteserzeugnissen und in Verbindung damit nach Leichtigkeit, Regelmäßigkeit und Billigkeit des Zeitungsbezuges im Wechselverkehr der Kulturstaaten. Nach jahrelangen Bemühungen kam endlich auf dem Kongresse in Wien 1891 eine Einigung zustande. Der Zeitungsdienst zwischen den am Abkommen teilnehmenden Ländern wird durch sogenannte Auswechselungs-Postanstalten vermittelt, wodurch große Pünktlichkeit im Bezuge erzielt wird.

Eine der wirtschaftlich bedeutsamsten Erweiterungen, die uns der Weltpostverein gebracht hat, ist die Einführung eines erleichterten Austausches von Paketen. Auf einer Konferenz zu Paris 1880 wurden Bestimmungen über die Versendung einer besonderen Gattung von Paketsendungen im Auslandsverkehr vereinbart. Es sind die „Postpakete" oder „colis postaux", Sendungen mit bestimmten zulässigen Abmessungen mit beschränktem Meistgewicht, im Gegensatz zu den „Frachtstücken". Die Grundprinzipien der Übereinkunft sind Freiheit des Transits, die Festsetzung einheitlicher Taxen, einfache Versendungsbedingungen. Für Postpakete wird im Falle des Verlustes, der Beschädigung oder der Beraubung Ersatz geleistet, höhere Gewalt ausgenommen.

Unter der Wirkung der durch den Weltpostvertrag geschaffenen Verkehrserleichterungen sind die Verkehrsleistungen, wie die

beigefügte Statistik erkennen läßt, mächtig gewachsen. Schon darin liegt die Bedeutung. Allerdings kann die Verkehrssteigerung nicht ausschließlich auf den Einfluß der Verkehrserleichterungen zurückgeführt werden; mancherlei andere Umstände haben mitgewirkt. Aber mit Fug und Recht konnte der Staatssekretär von Stephan, der Schöpfer des Weltpostvereins, ihn als einen der Fittiche bezeichnen, auf denen sich der großartige Aufschwung des internationalen Verkehrs vollzogen hat. Die billigen Tarife und die sonstigen günstigen Versendungsbedingungen des Weltpostvereins sind wichtig für den Geschäftsmann, dem sie die Unterhaltung oder Anknüpfung von Handels- und Geschäftsbeziehungen erleichtern, dem sie die Möglichkeit bieten, sich über Angebot und Nachfrage auf dem Weltmarkt unterrichtet zu halten. Sie sind wichtig für den Gelehrten, dem sie Mittel an die Hand geben, ohne besondere Kosten mit der gelehrten Welt anderer Länder in Verbindung zu treten und zu bleiben. Sie sind nicht minder wichtig für den privaten und Familienverkehr, weil sie es möglich machen, mit den Angehörigen und Freunden in der Ferne im Verkehr zu bleiben. Unter der Wirkung des Weltpostvereins haben sich die Völker mehr genähert, sich besser kennen und achten gelernt. Er allein vereinigt auf den Kongressen die Abgesandten aller Kulturstaaten, die Gesetze ausarbeiten, welche auf der ganzen Erdoberfläche gelten. So ist er ein Vorbild für die wirtschaftliche Einigung aller Völker geworden, und dadurch hat der Weltpostverein auch hohe politische Bedeutung bekommen. Auf dem Gebiete friedlicher Reformen hat kein Werk eine solche Entwickelung genommen wie der Weltpostverein, der die ganze Erde beherrscht.

VIII. Die deutsche Post.

Mit der Auflösung des Deutschen Reiches fiel auch die Reichspostverfassung, das Amt eines Reichsgeneralpostmeisters und die Reichspost. Die folgende Zeit brachte die Zerrüttung des Postwesens. Der ganze Zusammenhang der Postverbindungen, welcher sich auf der Grundlage der historischen Staatsterritorienbildung und der eigentümlichen Entwickelung der internationalen Verkehrsbeziehungen nach und nach gebildet hatte, wurde unter

Napoleonischer Herrschaft schonungslos zerrissen. Auch die spätere Errichtung des Deutschen Bundes brachte für das Postwesen keine gemeinsame Tätigkeit der Bundesregierungen. Das Verkehrsinstitut, das seiner Natur nach in hohem Grade dazu geeignet gewesen wäre, ein starkes nationales Band der deutschen Volksstämme zu werden, teilte das Geschick des in Trennung und Auflösung begriffenen Reichskörpers. Im Jahre 1843 eröffnete Preußen die Verhandlungen mit Österreich, um im Einvernehmen der beiden leitenden Staaten des Bundes die Grundsätze festzustellen, wonach eine einheitliche Regelung des Postwesens in Deutschland sich durchführen ließe. Am 6. April 1850 kam der deutsch-österreichische Postverein zustande, der die deutschen Staaten zu einer postalischen Gemeinschaft vereinigte. Er brachte neben vielen Verkehrserleichterungen eine allmähliche Ausgleichung der Verschiedenheiten in den Grundsätzen der Taxierung, Gesetzgebung und des Reglements. Ein charakteristisches Zeichen jener Zeit war es, daß Dänemark eigene Postämter in Lübeck und Hamburg, Schweden ein eigenes Postamt in Hamburg unterhielt.

Es kamen die Jahre 1864 und 1866 mit ihren politischen Ereignissen. Die fremdländischen Postanstalten verschwanden von deutscher Erde. Durch Vertrag vom 28. Januar 1867 trat der Fürst von Thurn und Taxis sein ganzes Postwesen in Deutschland mit allen zu demselben gehörigen Rechten und mit dem gesamten beweglichen und unbeweglichen Inventar vom 1. Juli 1867 ab gegen eine Abfindungssumme von 3 Millionen Taler an Preußen ab. Die Verdienste der Taxisschen Posten haben wir schon gewürdigt. In die Neuzeit paßte die feudale Lehnspost nicht hinein. Die noch bestehenden selbständigen Postanstalten verzichteten auf ihre Selbständigkeit zugunsten einer einheitlichen Regelung des Postwesens innerhalb des auf Grund des Prager Friedensvertrages vom 23. August 1866 errichteten Norddeutschen Bundes. Die Verfassung des Norddeutschen Bundes richtete das Post- und Telegraphenwesen für Rechnung des Bundes als einheitliche Staatsverkehrsanstalten ein.

Der Krieg 1870/71 brachte die Deutsche Reichspost. Vom 1. Januar 1872 ab wurden Elsaß-Lothringen und Baden in das Postgebiet aufgenommen, das 1890 den letzten Zuwachs durch Einverleibung von Helgoland erhalten hat.

Organisation.

Bei Neuordnung der Verhältnisse wurden die bewährten preußischen Einrichtungen als Muster genommen. Der Schwerpunkt des Betriebes wurde auf die Lokalbehörden, der Verwaltung auf die Provinzialbehörden gelegt, während die obere Leitung und Beaufsichtigung der Zentralbehörde obliegt.

Die Zentralbehörde ist das Reichspostamt, das unter Leitung eines Staatssekretärs dem Reichskanzler unterstellt ist. Seit 1876 sind Post und Telegraphie vereinigt. Das Reichspostamt hat 4 Abteilungen, je eine für Post und Telegraphie, für die gemeinsamen Angelegenheiten und für das Personalwesen. 1879 wurde dem Reichspostamt die Reichsdruckerei unterstellt, der ja als Hauptleistung die Herstellung der Postwertzeichen obliegt.

Der Bezirksverwaltungsdienst liegt 41 Oberpostdirektionen ob, denen eine solche Selbständigkeit beigelegt ist, wie es mit der Natur einer auf straffe und einheitliche Organisation angewiesenen Verkehrsanstalt vereinbar ist. Die verantwortliche Leitung ruht in den Händen des Oberpostdirektors, der von einer Anzahl Räten und für den Aufsichtsdienst von Oberpostinspektoren unterstützt wird. In Bauangelegenheiten hat er einen technischen Beamten, Postbaurat oder Postbauinspektor zur Seite, in Rechtssachen den Rechtsbeistand. Die Oberpostkasse faßt die Kassen- und Rechnungsgeschäfte des ganzen Bezirks zusammen.

Die Verkehrsanstalten versehen den Betriebsdienst. Sie nehmen eine bedeutsame Stellung in der Organisation ein; denn gerade sie sind es, welche den gewaltigen Verkehr Tag und Nacht zu bewältigen haben. Früher waren alle diese Anstalten ohne Rücksicht auf ihren Geschäftsumfang gleichgeordnet. Die Folge davon war, daß der Betrieb der kleineren Postanstalten mehr als nötig nach dem Muster der größeren eingerichtet wurde, was bedeutende Ausgaben verlangte. Dieses Mißverhältnis wurde zunächst 1871 beseitigt. Für die Einteilung war nun der Betriebsumfang maßgebend. Sie wurden in vier Klassen eingeteilt:

Postämter I	mit einem	Postdirektor	als Vorsteher,
Postämter II	= =	Postmeister	= = ,
Postämter III	= =	Postverwalter	= = ,
Postagenturen	= =	Postagenten	= = .

Die letzteren nehmen eine Sonderstellung ein. Sie haben für den Versendungsverkehr dieselben Befugnisse wie die Postämter, sind aber sonst so einfach organisiert, daß auch Nichtfachleute mit der Verwaltung betraut werden können. In rechnerischer Beziehung sind sie einem anderen Postamt, der sogenannten Abrechnungspostanstalt unterstellt. Durch Schaffung dieser Postanstalten mit ihren einfachen Einrichtungen wurden die Mittel gewonnen, durch zahlreiche Neueinrichtung von Postanstalten die Segnungen des regelmäßigen Postdienstes weiten, bis dahin noch nicht in das große Verkehrsnetz einbezogenen Landstrichen zugänglich zu machen. Es unterliegt ja keinem Zweifel, daß ein Verkehrsmittel um so besser seinen Zweck erfüllt, je mehr seine Benutzung erleichtert wird. Diese Erleichterung kann bestehen: in der Vermehrung der Benutzungsgelegenheiten, in der Vereinfachung der Benutzungsformen und in der Herabsetzung des Benutzungspreises. Die Zeitverhältnisse, die allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse, namentlich das mächtige Aufblühen von Handel und Industrie, womit ein sprunghaftes Anwachsen der Städte in engstem Zusammenhang stand, brachten es mit sich, daß sich der Schwerpunkt des Postverkehrs in diese Verkehrszentren verschieben mußte. Gerade die Postagenturen sollten an erster Stelle dazu dienen, hierzu ein Gegengewicht zu schaffen und der großen Schar von Landbewohnern zu zeigen, daß die staatliche Fürsorge, welche sie vielleicht zu entbehren glaubten, sich auch auf sie erstreckte. In engstem Zusammenhange mit diesem Verschieben der Postverkehrsanstalten auf das platte Land stand die Neuordnung des gesamten Landpostdienstes, der für viele andere Postverwaltungen seitdem vorbildlich geworden ist. Nach drei Richtungen hin geschah diese Neuordnung. Es wurden zunächst neue Postanstalten in Gestalt von Posthilfstellen eingerichtet, die zwar nicht die Eigenschaft von Postanstalten im gesetzlichen Sinne haben, aber doch ein wirksames Mittel bieten zur Erleichterung der Auflieferung von Postsendungen, zum Bezuge von Postwertzeichen und zur Beschleunigung der Bestellung angekommener Sendungen. Daneben wurde das Landbestellpersonal bedeutend vermehrt, ein Teil wurde mit Fuhrwerk ausgerüstet, wodurch zugleich eine bequeme Personenbeförderung hergestellt wurde. Die im Jahre 1872 getroffene Einrichtung der „amtlichen Verkaufsstellen für Postwertzeichen"

bietet dem Publikum Gelegenheit, den Bedarf an Freimarken usw. zu decken, ohne deshalb erst eine Postanstalt aufsuchen zu müssen. Nehmen wir endlich noch die stattliche Zahl der „Briefkasten" in der Stadt und auf dem Lande hinzu, so ist das Ziel der Vervielfachung der Benutzungsgelegenheit in der vollkommensten Weise erreicht. Die Postanstalten haben außer dem Postbetrieb in der Regel auch den Telegraphenbetrieb des Ortes wahrzunehmen. In größeren Städten besteht für den Telegraphendienst ein besonderes Amt mit der Bezeichnung „Telegraphenamt", womit auch der Fernsprechdienst verbunden ist, es sei denn, daß die Verhältnisse auch hierfür ein besonderes „Fernsprechamt" verlangen.

Der Postbetrieb auf den Eisenbahnen wird von Bahnpostämtern wahrgenommen, deren es 33 gibt. Früher bestand in Deutschland ein ausgedehntes Netz großer Postwagenverbindungen mit vielen Anschluß- und Nebenkursen. Durch die Eröffnung der Eisenbahnen trat hierin eine vollständige Umgestaltung ein. Anfangs wurden die Eisenbahnen nur als gewöhnliche Zugkraft benutzt. Die Landpostwagen wurden auf ein von der Eisenbahnverwaltung hergegebenes plateauartiges Untergestell gebracht und auf diese Weise nach dem Bestimmungsort befördert. Am 1. Mai 1849 wurden die ersten Bahnposten für Postzwecke nutzbar gemacht. Seitdem ist auch in diesem Dienstzweige, fortschreitend mit der Entwickelung der Beförderungsmittel selbst, eine allen modernen Anforderungen entsprechende Umwandlung des Betriebes und der Einrichtungen vor sich gegangen.

Verfassung, Gesetzgebung, Tarife.

Für die staatsrechtliche Stellung der Post bildet der Abschnitt VIII der Verfassung des Deutschen Reiches die Grundlage. Im Artikel 48 ist ausgesprochen, daß das Postwesen und das Telegraphenwesen für das gesamte Gebiet des Deutschen Reiches als einheitliche Staatsverkehrsanstalten eingerichtet und verwaltet werden sollen. Abgesehen von der Sonderstellung, welche der Artikel 52 den beiden Bundesstaaten Bayern und Württemberg eingeräumt hat, gebührt nach Artikel 50 dem Kaiser die obere Leitung der Post- und Telegraphenverwaltung. Die verfassungsmäßige Mitwirkung des Bundesrates bei der Ausübung der dem Reiche zustehenden Befugnisse bezüglich des Post- und

Telegraphenwesens regelt sich nach den allgemeinen Vorschriften des Artikels 7 der Reichsverfassung; es besteht nach Artikel 8 ein dauernder Ausschuß für Eisenbahnen, Post und Telegraphen. Der Artikel 52 regelt das Verhältnis zu Bayern und Württemberg. Die Bestimmungen im Artikel 48—51 finden auf Bayern und Württemberg keine Anwendung. An ihrer Stelle gelten folgende Bestimmungen: 1. Dem Reiche ausschließlich steht die Gesetzgebung über die Vorrechte der Post und Telegraphie, über die rechtlichen Verhältnisse beider Anstalten zum Publikum, über die Portofreiheiten und das Portotaxwesen, jedoch ausschließlich der reglementarischen und Tarifbestimmungen für den inneren Verkehr von Bayern und Württemberg, sowie, unter gleicher Beschränkung, die Feststellung der Gebühren für die telegraphische Korrespondenz zu. 2. Dem Reiche ist die Regelung des Verhältnisses zum Auslande vorbehalten, ausgenommen den eigenen unmittelbaren Verkehr Bayerns und Württembergs mit seinen dem Reiche nicht angehörigen Nachbarländern. 3. An den zur Reichskasse fließenden Einnahmen des Post- und Telegraphenwesens haben Bayern und Württemberg keinen Anteil. Seit dem 1. April 1902 haben das Reichspostgebiet und Württemberg gemeinsame Freimarken. Die postalischen Beziehungen zwischen dem deutschen Reichsgebiet, Bayern und Württemberg sind durch ein besonderes Übereinkommen geregelt.

Eine wirklich einheitliche Einrichtung und Verwaltung des Postwesens war aber nur dann möglich, wenn auch in den gesetzlichen Bestimmungen über das Postwesen Einheit herrschte. Die nächste Aufgabe war also, an Stelle der in den einzelnen Staaten geltenden postalischen Gesetze, Verordnungen usw. ein einheitliches Postgesetz treten zu lassen. In dem „Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches" vom 28. Oktober 1871 besitzen wir zum erstenmal eine über das gesamte deutsche Postgebiet sich erstreckende gesetzliche Norm. In engem Anschluß an das gleichartige Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes enthält es mehrere wichtige Erleichterungen des allgemeinen Verkehrs. U. a. wurde die damals noch bestehende Beschränkung in der Personenbeförderung gänzlich aufgehoben, so daß das Postregal in betreff des Personenverkehrs seitdem in Deutschland aufgehoben ist. Das Gesetz enthält in sechs Abschnitten Bestimmungen über: die grundsätzlichen Rechte und Pflichten der Post, Garantie, besondere Vorrechte der Posten,

Strafen bei Post- und Portodefraudationen, Strafverfahren und zum Schluß noch allgemeine Bestimmungen. Die Rechtsverhältnisse der Post zu den Eisenbahnen sind durch das sogenannte „Eisenbahnpostgesetz" vom 20. Dezember 1875 geregelt, wozu gemäß Artikel 10 vom 9. Februar 1876 Vollzugsbestimmungen erlassen sind.

Betreffs der Eisenbahnen unterster Ordnung (Tertiärbahnen, Lokalbahnen, Kleinbahnen, Privatanschlußbahnen) ist für Preußen das Gesetz vom 28. Juli 1892 ergangen. Eine vom Reichskanzler unterm 28. Mai 1879 erlassene Verordnung regelt die Verpflichtungen der Nebenbahnen.

Nachdem das Postgesetz durch die Reichsjustizgesetze und durch eine Novelle zum Strafgesetzbuche nur einige weniger bedeutende Änderungen erfahren hatte, waren letztere viel wichtiger durch das „Gesetz über einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen" vom 20. Dezember 1899, wodurch die in vielen Städten ins Leben getretenen Privatbriefbeförderungsanstalten aufgehoben wurden.

Das Gesetz über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 schaffte u. a. das Landbriefbestellgeld ab. Das Portofreiheitsgesetz vom 5. Juni 1869 hat für das vormals Norddeutsche Postgebiet bzw. für Baden die Geltung eines Reichsgesetzes erlangt.

Auf Grund des § 50 des Postgesetzes ist vom Reichskanzler eine „Postordnung" erlassen, welche die weiteren bei Benutzung der Postanstalt zu beobachtenden Vorschriften enthält. Über die rechtliche Natur der Postordnung ist viel gestritten worden. Sie enthält zunächst Vorschriften über das Rechtsverhältnis zwischen der Post und dem Absender oder dem Reisenden bei Benutzung der Posten. Es handelt sich hierbei nur um Vertragsbestimmungen. Der zweite Teil enthält Anordnungen über Aufrechthaltung der Ordnung, der Sicherheit und des Anstandes auf den Posten; diese Vorschriften sind wirkliche Rechtsnormen.

Die gesetzliche Grundlage für die Entscheidung der aus dem Postbeförderungsvertrag entspringenden rechtlichen Verhältnisse bildet hiernach in erster Linie das Postgesetz und die auf Grund dessen erlassene Postordnung. Diese sind das „postalische Sonderrecht", das dem allgemeinen Rechte vorgeht. Soweit das Postgesetz keine Bestimmungen enthält, entscheiden die allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften.

Im Wege der Gesetzgebung werden nicht alle Tarife festgesetzt, ein Teil wird auf administrativem Wege geregelt. Es ist dieser Unterschied schon in der Verfassung zum Ausdruck gebracht. Art. 48 besagt, daß die im Art. 4 vorgesehene Gesetzgebung des Reiches in Post- und Telegraphenangelegenheiten sich nicht auf diejenigen Gegenstände beziehen soll, deren Regelung nach den in der Norddeutschen Post- und Telegraphenverwaltung maßgebend gewesenen Grundsätzen der reglementarischen Festsetzung oder administrativen Anordnung überlassen ist.

Der gesetzlichen Regelung unterliegen: Das Porto für gewöhnliche Briefe, Pakete; das Porto und die Versicherungsgebühr für Wertbriefe und Wertpakete, die Zeitungsgebühr und die Fernsprechgebühren.

Auf administrativem Wege werden festgesetzt:

a) unter Zustimmung des Bundesrats: Die Gebühren für Postanweisungen, Postnachnahmen, Postaufträge, Drucksachen unter Band, Warenproben, Geschäftspapiere, Postkarten, Einschreibsendungen, Laufschreiben wegen Postsendungen, Überweisung von Zeitungen und Telegramme;

b) ohne den Bundesrat: Bestellgebühren, Gebühren für Postsendungen im Orts- und Nachbarortsverkehr, Eilbestellungsgebühren, Personengeld, Gebühr für Beförderung von Reisegepäck.

Die wichtigeren Tarife sind also durch Gesetz festgelegt. Handelt es sich um Sachen, die einer häufigeren Abänderung und dem Wechsel unterliegen, so ist der einfache administrative Weg gewählt, der den Verhältnissen rascher und leichter angepaßt werden kann.

Wirkungskreis.

Der Wirkungskreis der deutschen Post erstreckt sich auf alle Gegenstände der Briefpost, ferner auf den Geldvermittelungs- und Päckereiverkehr sowie auf den Reiseverkehr.

Der Briefpostverkehr im deutschen Reichspostgebiet umfaßt alle Gegenstände dieses Dienstzweiges. Die Einführung des Einheitsportos für Briefe machte in Deutschland die Bahn der Entwickelung frei. Die Postkarte gelangte in dem Lande, dem sie ihre Entstehung verdankt, zu einem bevorzugten Mittel des Nachrichtenaustausches. Die Einführung von Bücherbestellzetteln gegen ermäßigtes Porto, die Erhöhung des Gewichtes für

Drucksachen und die Zulassung außergewöhnlicher Zeitungsbeilagen erleichterten den literarischen Verkehr. Mannigfache Änderungen im postalischen Zeitungsbezuge, z. B. Annahme von Bestellungen auf kürzere Fristen, Umgestaltung des Tarifs auf völlig veränderter den Verhältnissen angepaßter Grundlage, förderten diesen Verkehr in einer Weise, wie es in keinem anderen Lande erreicht worden ist. Den bankmäßigen Einrichtungen der Post wurden ganz neue Formen gegeben, um sie dem modernen Geldverkehr soweit als möglich anzupassen. Hierhin gehören die Erleichterungen im Postnachnahmeverfahren, die Einführung von Postaufträgen, die Vervollkommnung des Postanweisungsverkehrs. In dieser Hinsicht verdient die Ein- und Auszahlung von Postanweisungen im Wege des Giroverkehrs besondere Beachtung.

Der Beginn des von der Reichspostverwaltung mit der Reichsbank unterhaltenen Giroverkehrs fällt in das Jahr 1879 und hat sich seitdem mehr und mehr entwickelt. Die Girokonten werden bei der Post benutzt: 1. zur Abführung entbehrlicher Kassengelder, 2. zur Erhebung von Zuschüssen, 3. zur Leistung und Entgegennahme von Zahlungen im Verkehr mit anderen Kassen, Behörden und Privatpersonen, 4. zur Begleichung ein- und auszuzahlender Postanweisungsbeträge. Für die Teilnahme am Giroverfahren in letzterer Hinsicht sind besondere „Bedingungen" aufgestellt.

Ein Dienstzweig, den die deutsche Post vergeblich versucht hat einzuführen, ist der Postsparkassendienst und der Postscheckverkehr. Am 4. Januar 1885 ging dem Deutschen Reichstage ein Gesetzentwurf, betr. die Einrichtung von Reichspostsparkassen zu, nachdem der Staatsrat sich zustimmend ausgesprochen und der Bundesrat seine Genehmigung erteilt hatte. Das Reich sollte ermächtigt werden zur Annahme, Verzinsung und Rückzahlung von Spareinlagen durch Vermittelung der Postverwaltung, angefangen bei 1 M. Der Gesetzentwurf hat leider nicht die Zustimmung des Reichstages gefunden und ist bis jetzt nicht mehr eingebracht worden. Es wurden finanzielle, wirtschaftliche und staatsrechtliche Bedenken geltend gemacht. Auch politische Gründe spielten eine Rolle, die Abneigung gegen Erweiterung der Staatsgewalt, der Widerwille gegen Kräftigung des Reiches. Schon die zur Prüfung eingesetzte Kommission lehnte die Vorlage im Prinzip ab und wollte der

Postverwaltung allenfalls das Recht zugestehen, den bestehenden Sparkassen Handlangerdienste zu leisten. Der Postsparverkehr ist überall, wo er besteht, fortdauernd im Steigen begriffen, ein Beweis, daß die Postsparkassen fördernd auf den Sparsinn einwirken. Gerade die Gliederung der deutschen Reichspostverwaltung wäre besonders zur Einführung dieses Dienstzweiges geeignet gewesen, da hier nicht wie in anderen Ländern die Schaffung einer besonderen Zentralbehörde mit einem großen Beamtenapparat nötig gewesen wäre.

Ein ähnliches Schicksal teilte später der Versuch zur Einführung des Postscheckverkehrs im Reichspostgebiet. Das Postanweisungsverfahren bedingt, daß zwischen den Postanstalten ein umfangreicher Geldversendungsverkehr unterhalten werden muß, um die Überschüsse der Postanstalten, bei denen die Bareinzahlungen die Auszahlungen übersteigen, den Stellen zuzuführen, bei denen das Umgekehrte der Fall ist. Die zur pünktlichen Auszahlung der eingehenden Postanweisungen in den Postkassen vorrätig zu haltenden Bestände an barem Gelde haben mit der Zunahme des Verkehrs wesentlich erhöht werden müssen. Der Betriebsfonds der Postverwaltung, der im Jahre 1869 nur 170 000 Taler oder 510 000 M. betrug, hat eine Höhe von 18 Mill. M. erreicht und ist mit Rücksicht auf die durch die sozialpolitischen Gesetze den Postkassen auferlegte Zahlungsvermittelung noch zu gering. Das Postanweisungsverfahren bringt es mit sich, daß das Publikum bei jeder einzelnen Einzahlung die Geldbeträge abzuzählen und zur Post zu bringen hat. Die Abfertigung an den Schaltern nimmt bei starkem Andrange längere Zeit in Anspruch. Bei der Auszahlung der Postanweisungen an den Empfänger müssen die Gelder wieder nachgezählt und von dem Empfänger bis zur Weiterverwendung gesichert untergebracht werden. Ein Schritt zur Verbesserung dieses Systems der Geldübermittelung ist, wie wir gesehen haben, mit dem Anschluß der Postverwaltung an den Giroverkehr der Reichsbank gemacht worden. Der allgemeinen Anwendung dieses Verfahrens steht aber der Umstand entgegen, daß die Girokunden der Reichsbank sich hauptsächlich aus den bedeutenderen Handelsfirmen zusammensetzen. Hier sollte die Einführung des Postscheckverkehrs die Vermittlerrolle übernehmen; er sollte jedem einzelnen die Begleichung von Zahlungsverbindlichkeiten mittels Schecks, also unter Vermeidung

der Barzahlung, ermöglichen und insbesondere den mittleren Geschäftsleuten, Handwerkern und Landwirten, zugänglich machen. Die in der Thronrede vom 6. Dezember 1898 angekündigte und dem Reichstage alsbald vorgelegte Postscheckordnung scheiterte leider an kleinlichen Gebührenfragen. Der Versuch zur Einführung ist seitdem nicht wieder gemacht worden.

Der Paketverkehr ist durch Einführung der Einheitstaxe und des Fünfzonentarifs in Deutschland zu einer Höhe entwickelt, wie in keinem anderen Lande. Kein Wunder, denn Deutschland ist ja die eigentliche Heimat des Postpaketverkehrs. Viele Erleichterungen in der Verpackung und Versendung, die Zulassung von Eil- und dringenden Sendungen haben diese riesenhafte Entwickelung wesentlich begünstigt.

Von anderen Versendungsgegenständen ist der Zeitungsverkehr noch zu erwähnen. Die Zeitung war von Anfang an aufs engste mit dem deutschen Postverkehr verwachsen; denn in den ersten Zeiten waren die Postmeister zugleich die Nachrichtensammler und Verleger der Zeitungen, so daß „Postmeister" und „Zeitungsschreiber" fast gleichbedeutend waren. Gegenwärtig vermittelt die Post die gesamte geschäftliche Abwickelung zwischen Verleger und Bezieher. Die deutschen Postanstalten nehmen die Bestellungen auf in- und ausländische Zeitungen und Zeitschriften an, ziehen die Zeitungsgelder ein, führen die Bestellung aus und übermitteln die einzelnen Nummern an die Bezieher. Dies sind die Geschäfte der Absatz-Postanstalten. Die Verlags-Postanstalten vermitteln den Verkehr und die Abrechnung mit den Verlegern. Bequemlichkeit und Erleichterungen im Zeitungsbezuge, pünktliche und rasche Beförderung, das waren die Grundlagen, auf denen der deutsche Zeitungsverkehr sich aufbaute und dann zur hohen Blüte entfaltete.

Verkehr mit dem Auslande.

Wir haben bereits den Anteil Deutschlands an der Gründung des Weltpostvereins besprochen. Es war wohl selbstverständlich, daß gerade Deutschland sich diese große Errungenschaft zunutze machen würde; das ist in glänzender Weise geschehen. Für den deutsch-ausländischen Briefverkehr wurde die Einheitlichkeit und Billigkeit der Taxen ausgenützt und mit angrenzenden Ländern billige Portosätze, soweit die Vertragsbestimmungen es gestatteten, vereinbart. Die in den Neben-

abkommen gebotene Möglichkeit, den Austausch von Wertbriefen, Postanweisungen, Postaufträgen und Paketen zu erweitern und zu erleichtern, ist gerade von Deutschland in ausgedehntestem Umfange angewandt worden und hat in dieser Hinsicht wenigstens alle Hindernisse weggeräumt, welche auf die Entwickelung der deutsch-ausländischen Beziehungen hemmend hätten einwirken können. Nur eins fehlte noch: die überseeische Korrespondenz mußte vielfach noch auf fremden Schiffen befördert werden, hier war bei dem scharfen Wettbewerb Abhilfe dringend notwendig. Seitdem am 1. Mai 1824 das erste Postdampfschiff von Stralsund nach Ystadt in See ging, hat sich die deutsche Postdampfschiffahrt in geradezu bewundernswerter Weise entwickelt. Heute bestehen nicht nur deutsche Seepostlinien auf Nord- und Ostsee, zwischen Kiel und Korsör, Lübeck, Kopenhagen, Malmö, Warnemünde und Gjedser, Stralsund und Malmö, Stettin und Kopenhagen, nein, heute laufen unter deutscher Postflagge Dampfer nach allen Weltteilen.

Nach Ostasien wird der Reichspostdienst durch den Lloyd vermittelt, dessen Schiffe abwechselnd von Bremen und Hamburg abfahren. Die Post wird in Neapel an Bord genommen. Es ist eine Hauptlinie, Zweiglinie und Anschlußlinie zu unterscheiden. Erstere geht von Hamburg bzw. Bremerhaven nach Rotterdam, Antwerpen, Southampton, Gibraltar, Genua, Neapel, Port Said, Suez, Aden, Kolombo, Penang, Singapore, Hongkong, Schanghai, Nagasaki und Yokohama. Die Zweiglinie geht von Singapore nach Batavia, Makassar, Amboina, Banda, Tamara, Friedrich-Wilhelmshafen, Herbertshöh, Matupi, Brisbane, Sydney. Die Anschlußlinien gehen von Schanghai nach Tsingtau-Tschifu und Tongku im Sommer, nach Tschingwantau im Winter; nach Hankau, Kanton.

Nach Australien siehe vorstehende Zweiglinie.

Nach Ostafrika vermittelt den Reichspostdienst die Deutsche Ostafrika-Linie. Die Hauptlinie hat eine östliche und westliche Rundfahrt; östlich von Hamburg-Bremerhaven nach Antwerpen, Neapel, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Tanga, Dar es Salam, Sansibar, Beira, Delagoabai, Durban, Port Elisabeth, Kapstadt, Las Palmas, Vlissingen, Bremerhaven-Hamburg; die westliche umgekehrt, statt Antwerpen und Vlissingen wird Rotterdam berührt. Eine Zwischenlinie berührt noch Bagamoyo, Kilwa, Lindi und Mikindani. Durch das Zusammenwirken

von Haupt- und Zwischenlinie entsteht eine 14tägige Verbindung durch den Suezkanal und eine vierwöchentliche durch den Atlantischen Ozean.

Nach Westafrika vermitteln vorzugsweise die Dampfer der Woermannlinie den Postverkehr, der sich auf verschiedene Routen verteilt.

Nach Südamerika, Westindien und Mexiko fahren Postdampfer verschiedener Gesellschaften u. a. Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg-Südamerikanische Gesellschaft, Kosmos.

Der Postverkehr nach Nordamerika verdient eine besondere Beachtung. In der Entwickelung des deutschen Seepostdienstes sind zwei Ereignisse von entscheidender Bedeutung: die Gewährung jährlicher staatlicher Beihilfen zur Einrichtung und Unterhaltung deutscher Postdampferlinien nach Ostasien, Australien und Ostafrika und die Einrichtung von „Seeposten" zwischen Deutschland und Nordamerika.

Die Bedeutung der nach dem Beispiele anderer Staaten an Schiffahrtsgesellschaften gezahlten Subventionen für den Postdienst wird später noch dargelegt werden.

Seeposten.

Es ist zu unterscheiden, ob die Seeposten durch Fachbeamte begleitet, oder ob die Postdienstgeschäfte von Schiffsangestellten besorgt werden. Letzteres ist der Fall auf den Reichspostdampfern der Linie nach Ostasien, Australien und Ostafrika. Dem Seeoffizier, in der Regel Schiffszahlmeister, liegt die Annahme von gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefen von Reisenden und Mannschaften des Schiffes auf hoher See ob. Er hat ferner die an Bord des Schiffes durch die Briefkasten aufgelieferten Briefsendungen mit dem Aufgabestempel zu bedrucken und die Kartenschlüsse auszutauschen. Auch auf den nach Mexiko, Brasilien, den La Plata-Staaten, Westafrika verkehrenden Schiffen sind Schiffsbriefkasten aufgestellt, die von dem Schiffspersonal und den Reisenden während der Fahrt zur Auflieferung von Briefsendungen benutzt werden dürfen. Vor Ankunft der Schiffe in einem Hafen wird der Briefkasten geleert, die darin gefundenen Sendungen werden mit dem Aufgabestempel „Deutsche Seepost" versehen und u. a. der Landespostanstalt des Anlaufhafens zur Weiterbeförderung

übergeben. In den Häfen fremder Länder ſelbſt dürfen die Schiffsbriefkaſten nicht benutzt werden.

Weſentlich verſchieden von dieſen Einrichtungen ſind die von Fachbeamten begleiteten Seepoſten, wie ſolche an Bord der deutſchen Schnellpoſtdampfer zwiſchen Bremen bzw. Hamburg einerſeits und Neuyork anderſeits eingerichtet ſind, und die den Zweck haben, während der Fahrt die zwiſchen Deutſchland und den Vereinigten Staaten von Amerika hin- und hergehende Korreſpondenz vollſtändig zu bearbeiten. Die Poſtbeförderung zwiſchen Deutſchland und den Vereinigten Staaten erfolgte bis vor wenigen Jahrzehnten hauptſächlich auf dem Wege über England, bis der Norddeutſche Lloyd durch die Einſtellung von Schnelldampfern 1881 und 1882 der Poſt ſo günſtige Beförderungsgelegenheit bot, daß die Reichspoſtverwaltung ſowohl als auch die Poſtverwaltung der Vereinigten Staaten die neuen Schiffe den anderen Dampfern vorzogen. In den folgenden Jahren vergrößerte der Lloyd ſeine Schnelldampferflotte um neun Schiffe. Die Poſtbeförderung mit dieſen Schnelldampfern ging in der einfachſten Weiſe vor ſich. Die geſchloſſenen Briefſäcke wurden in Bremen und Neuyork den Schiffen übergeben, um erſt am Endpunkte der Fahrt von der Poſt übernommen und bearbeitet zu werden. Eine ſolche mitten in den laufenden Dienſt hineinfallende große Amerikapoſt bereitete den Ortspoſtanſtalten in dem Ausſchiffungshafen in der Regel große Verlegenheiten. Es iſt vorgekommen, daß eine Poſt aus Amerika mit über 400 Säcken ſpät am 31. Dezember — alſo vor Neujahr — eintraf. Kein Wunder, daß in einer ſolchen Zeit, die an die Arbeitskraft des ganzen Poſtperſonals ſchon an und für ſich die höchſten Anforderungen ſtellt, die Bearbeitung einer ſolchen Poſt unmöglich war, daß große Verzögerungen eintraten, die aber auch ſchon zu gewöhnlichen Zeiten häufig vorkamen. Um den großen Zeitverluſt zu beſeitigen, wurde am 21. Dezember 1890 zu Waſhington auf Anregung der deutſchen Reichspoſtverwaltung zwiſchen dieſer und dem amerikaniſchen Generalpoſtoffice eine Vereinbarung abgeſchloſſen, der zufolge vom 1. April 1891 ab an Bord der deutſchen Schnelldampfer Seepoſten als eine gemeinſame Einrichtung beider Poſtverwaltungen in Wirkſamkeit treten ſollten. In dieſen Seepoſten, die in beſonderen Poſtkajüten möglichſt nahe dem Schwerpunkte der Schiffe und ſo hoch über dem

Wasserspiegel untergebracht sind, daß die Fenster fast immer offen gehalten werden können, wird die Post so bearbeitet, daß in Neuyork die Ortsbriefe gleich den einzelnen Bestellpostanstalten zugeführt werden. Die weitergehenden Briefe aber werden für Amerika und Deutschland unterwegs vorsortiert; sie können im Bestimmungshafen sofort auf die bereitstehenden Bahnposten übergehen und unverzögert weiter befördert werden. Anfänglich waren die Seeposten nur mit einem deutschen und mit einem amerikanischen Postbeamten und einem deutschen Postunterbeamten besetzt. Der Verkehr hat derart zugenommen, die Geschwindigkeit der Schiffe neueren Types ist so erheblich vergrößert, daß jetzt auf den Bremer Schnelldampfern zwei deutsche und zwei amerikanische Postbeamte und zwei deutsche Postunterbeamte zuweilen täglich 11—12 Stunden angestrengt arbeiten müssen, um die Riesenposten bis zur Ankunft im Hafen fertigzustellen. Ein anschauliches Bild von der Steigerung des von den Seeposten zu bewältigenden Postverkehrs ergeben die Zahlen des allein durch die Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd vermittelten Verkehrs, aus denen sich ein Schluß auf den Gesamtverkehr ziehen läßt. Während noch im Jahre 1903 die Durchschnittszahl der auf der Reise nach Neuyork an Bord genommenen Postsäcke für Bremerhaven 438, Southampton 236, Cherbourg 38, zusammen 712 betrug, erweist das Jahr 1905 die Zahlen 506, 535 und 165, zusammen 1206 auf. Das bedeutet eine Zunahme von 69,5 % in zwei Jahren. Die Ursachen der gewaltigen Verkehrssteigerung sind in der stetigen Zunahme des Außenhandels Deutschlands und in der Beteiligung deutschen Kapitals an überseeischen Unternehmungen, für Ost- und Südwesteuropa in der zunehmenden Auswanderung zu suchen. Außerdem hat die englische Postverwaltung die durch die Lloydschnelldampfer geschaffene günstige Verbindung mit Neuyork öfter als in den Vorjahren zur Beförderung der gesamten englischen Post benutzt, und endlich ist auch die französische Postverwaltung dazu übergegangen, den Mittwochs von Cherbourg abfahrenden Lloydschnelldampfern die gesamte französische Post für Nordamerika zuzuführen, während früher nur die mit besonderem Leitvermerk versehenen Postsendungen über Cherbourg befördert wurden, der weit größere Teil der französischen Post aber den Weg über Queenstown einschlug. Auf der Rückreise wurden 1903 durchschnittlich in Plymouth 620, in Cherbourg 214,

in Bremerhaven 291, zusammen 1125 Postsäcke gelandet. Für das Jahr 1905 sind die entsprechenden Zahlen 1141 + 378 + 299, zusammen 1818, also eine Steigerung von 61,6 %.

Auf jeder Fahrt nach und von Neuyork werden von den Seepostbeamten durchschnittlich etwa 350000 Stück gewöhnliche, 7000 Stück Einschreibsendungen und 430 Säcke Drucksachen bearbeitet und sortiert.

Die Seeposten haben zweifellos noch eine große Zukunft. Sie überbrücken das Meer und stellen den innigsten postalischen Zusammenhang zwischen der Alten und Neuen Welt her.

Wirksamkeit der Post im Dienste allgemeiner Reichszwecke, der öffentlichen Wohlfahrt und der Sozialreform.

Es ist ein charakteristisches Merkmal der modernen Post, daß sie ihre Tätigkeit nicht mehr auf die eigentlichen Aufgaben als Nachrichtenvermittlerin, als Beförderin von Sachen und Personen beschränkt. Wir haben bereits gesehen, wie die Post sich in den Dienst des Geldverkehrs der Jetztzeit gestellt hat und demgemäß ihre Einrichtungen den modernen Formen anzupassen suchte. Je mehr die Post ihre Anstalten über das ganze Land ausbreitete und damit der breitesten Öffentlichkeit leicht zugänglich wurde, desto mehr traten an sie Aufgaben für allgemeine Staatszwecke heran.

An der Münzreform im Jahre 1873 war die deutsche Reichspost überaus wirksam beteiligt. Neben der Beförderung von zahlreichen Sendungen mit Münzmetallen und ausgeprägten neuen Münzen hat sie etwa 1000 Millionen Mark an alten Münzen, Banknoten und aufgerufenen Landeskassenscheinen eingelöst und umgewechselt. Die Zeichnung, Einzahlung und Verzinsung von Bundesanleihen hat die Post erleichtert. Heute noch wirkt sie bei der Steuererhebung mit durch den Vertrieb der Reichswechselstempelmarken und der Wertzeichen zur Erhebung der Gebühr für die Warenstatistik. Alle diese Leistungen treten zurück vor den großen Aufgaben, die der Post durch die soziale Gesetzgebung zugewiesen sind. Sie bestehen 1. in der Zahlung der Unfall- und Invaliden- bzw. Altersbezüge an die Empfangsberechtigten und 2. im Verkauf der Invalidenversicherungsmarken.

Im Einvernehmen mit den Zentralpostbehörden des Reiches und von Bayern und Württemberg ist vom Reichsversicherungs-

amt eine Geschäftsanweisung ausgearbeitet, welche die näheren Bestimmungen über die gegenseitigen Beziehungen enthält. Bei jeder Oberpostdirektion ist eine Rentenrechnungsstelle eingerichtet, an welche zunächst alle festgestellten Zahlungsanweisungen gelangen. Sie unterwirft die Anweisungen einer Prüfung hinsichtlich der Vollständigkeit. Nach den nötigen Buchungen und Vermerken werden die Anweisungen den Postanstalten überwiesen, die ihrerseits ebenfalls zur Kontrolle eine Reihe von Buchungen vorzunehmen haben. Inzwischen haben die Rentenempfänger die Benachrichtigung zur Abhebung der Renten mit den notwendigen Quittungsformularen erhalten. Und nun beginnt am Monatsanfang die große Völkerwanderung zu den Postanstalten. Wenn man bedenkt, daß monatlich etwa eine Million Rentenempfänger sich an den Schaltern einstellen, und daß es sich bei der Auszahlung um nicht abgerundete Summen handelt, dann ist leicht einzusehen, daß die gewöhnlichen Schaltereinrichtungen zur Bewältigung des Verkehrs nicht mehr ausreichen. In den großen Städten und insbesondere bei den Postanstalten der Industriegegenden haben die verschiedensten Vorkehrungen getroffen werden müssen, um Stockungen im Schalterverkehr zu vermeiden. Eine weitere Tätigkeit bezieht sich auf das Bereithalten und den Verkauf von Versicherungsmarken, etwa 431 000 000 Stück in Gesamtwerte von 118 000 000 M. Von den drei deutschen Postverwaltungen sind im Jahre 1903 gezahlt worden:

	Invalidenrenten M.	Altersrenten M.	Krankenrenten M.	Beitragserstattungen M.
Reichspostverwaltung . . .	77 504 768,68	19 688 273,06	1 668 378,67	6 628 187,01
Bayern	9 229 466,99	1 683 395,01	309 343,56	617 215,44
Württemberg . . .	3 065 614,83	620 770,90	156 407,79	250 931,00

Diese Riesensummen setzen sich nicht nur aus Einzelabhebungen mit kleineren Beträgen zusammen, sondern sie verteilen sich auf eine hohe Zahl von Empfängern, die sonst wenig mit der Post zu tun haben. Hierzu kommen nun noch die Abrechnungseinrichtungen, die Bereithaltung der Zahlungsmittel. Die hierdurch entstehenden Gesamtkosten werden von Finster in seiner Schrift „Die Deutsche Reichspost im Dienste der Arbeiterversicherung" auf 10 347 937 M. geschätzt.

Personalverhältnisse.

Die deutsche Reichspostverwaltung zählte nach der Statistik für 1904 ein Gesamtpersonal von 229 079 Personen, darunter:

Beamte	91 297	(10 701 weibliche)
Unterbeamte	98 560	
Arbeiter	34 989	
Posthalter und ihre Postillione	4 233	

Am 23. Mai 1871 wurde ein neues Reglement erlassen, das die Annahme und Anstellung von Zivil- und Militäranwärtern regelte. Für die Prüfungen wurden neue Grundsätze aufgestellt, das Titelwesen vereinfacht und die Gehaltsaufbesserung angebahnt. Es wurde damals für Beamte die Doppellaufbahn geschaffen, die höhere und die niedere. Für die erstere wurde das Reifezeugnis auf einem Gymnasium oder Realschule I. Ordnung verlangt; durch Ablegung von zwei Prüfungen wurde die Anwartschaft auf sämtliche Stellen in der Postverwaltung gesichert. Die Anwärter für die niedere Laufbahn hatten nur gute Elementarkenntnisse nachzuweisen. Durch Ablegung einer Prüfung wurde die Anwartschaft auf Anstellung als Assistent oder als Vorsteher eines Postamts III. Klasse erworben.

Die Vereinigung des Post- und des Telegraphenwesens führte der vereinigten Verwaltung ein zum überwiegenden Teil aus Militäranwärtern hervorgegangenes Personal zu. Es galt nun, diese so verschiedenen Elemente einheitlich auszubilden und sie zu einem einzigen großen Beamtenkörper zu verschmelzen, der befähigt war, die in der Folgezeit an die Reichspost- und Telegraphenverwaltung herantretenden zahlreichen schwierigen Aufgaben zu lösen. Fortschreitend mit den Teuerungsverhältnissen wurde die materielle Lage durch Neuregelung der Gehaltsverhältnisse verbessert. Die Besoldungsaufbesserungen waren begleitet von anderen die Lage verbessernden Maßnahmen, z. B. Erhöhung von Tagegeldern und Umzugskosten, Gewährung von Wohnungsgeldzuschüssen, Wegfall der Witwen- und Waisengeldbeiträge, günstigere Gestaltung der kündbaren und unkündbaren Anstellung und für die Unterbeamten besonders durch die Einrichtung von Kleiderkassen. Über all diese Maßnahmen wurde die geistige Fortbildung nicht vernachlässigt. Für die Beamten der höheren Laufbahn wurde die Post- und

Telegraphenschule in Berlin eingerichtet, deren Lehrplan nach und nach immer mehr erweitert worden ist, so daß der Zweck, Beamte heranzubilden, die den Anforderungen eines völlig veränderten Verkehrs- und Wirtschaftslebens gewachsen waren, erreicht worden ist. Von großer Bedeutung war die Schaffung gediegener Büchersammlungen bei jeder Oberpostdirektion für Beamte und Unterbeamte. Das Archiv für Post und Telegraphie bringt Ausführungen über alle Gegenstände des Verkehrswesens und gibt zugleich den Beamten Anregung und Gelegenheit, sich schriftstellerisch zu betätigen. Postmuseum und Telegrapheningenieurbureau sind nicht minder als Bildungsmittel von hervorragender Bedeutung zu bezeichnen.

Eine Verwaltung, welche ein so zahlreiches Personal beschäftigt, hat gerade in unserer Zeit noch eine andere Aufgabe zu erfüllen: die Fürsorge durch Schaffung von Wohlfahrtseinrichtungen. In erster Linie sind es Maßnahmen staatlicher Fürsorge, die entweder auf gesetzlicher Grundlage beruhen oder den Gegenstand der Ausführung von Verwaltungsgrundsätzen bilden. Daneben besteht aber eine Reihe besonderer, der Fürsorge für die Angehörigen der Verwaltung dienender Anstalten, welche teils auf dem Boden der Selbsthilfe entstanden, teils aus Stiftungen hervorgegangen sind. Es kommen in Betracht:

1. Die Fürsorge bei Erkrankungen,
2. Die Unfallversicherung und Unfallfürsorge,
3. Invaliditäts- und Altersversicherung,
4. Gewährung von Unterstützungen,
5. Erteilung von Erholungsurlaub,
6. Gewährung freier ärztlicher Behandlung an Unterbeamte durch die Postvertrauensärzte,
7. Postkleiderkasse für Unterbeamte,
8. Die Beschaffung besonderer Dienstwohngebäude für Unterbeamte.

Als die wichtigsten der durch Selbsthilfe des Personals geschaffenen oder aus Stiftungen hervorgegangenen Wohlfahrtseinrichtungen sind zu nennen:

1. Die Postunterstützungskassen,
2. Der Sterbekassenverein für Reichspostbeamten,
3. Die Lebensversicherungen durch Vermittelung der Verwaltung,

4. Die Spar- und Darlehnsvereine,
5. Die Kaiser Wilhelm-Stiftung,
6. Die Stiftung Töchterhort für verwaiste Töchter von Reichspost- und Telegraphenbeamten.

Hierzu kommen noch viele Hilfsvereine und Stiftungen rein lokaler Natur, die für die in bestimmten Orten und Bezirken tätigen Post- und Telegraphenbeamten zu den verschiedenartigsten Zwecken wirtschaftlicher und sozialer Unterstützung wirken. In allen größeren Städten mit zahlreichem Post- und Telegraphenbeamtenpersonal gibt es Vereinigungen, welche teils ohne Unterschied des Ranges und der Stellung, teils auf bestimmte Gruppen, namentlich der unteren Beamten, beschränkt, sich die gegenseitige Unterstützung ihrer Mitglieder bei den vielerlei Vorkommnissen des Familienlebens zur Aufgabe gesetzt haben. Teils sind es Krankenvereine, die gegen mäßige fortlaufende Beiträge ihren Mitgliedern in Fällen der Erkrankung unentgeltliche ärztliche Behandlung und freien Bezug von Arzneimitteln verschaffen, teils Sterbe- oder Begräbniskassen, welche die Zahlung der beim Tode des Mitgliedes oder eines seiner Angehörigen entstehenden Ausgaben durch Gewährung eines bestimmten Sterbegeldes erleichtern. Daß sich hierzu noch Vereine und Verbände gesellt haben, die lediglich Standesinteressen vertreten, entspricht einem Zuge unserer Zeit.

Zur sozialen Fürsorge ist auch die Schaffung gesunder Diensträume zu rechnen. Auf keinem Gebiete tritt der Unterschied zwischen „sonst" und „jetzt" so stark hervor als im Postbauwesen. Frühere Räume, die in bezug auf den Verkehr mit dem Publikum und auf die Gesundheit der Beamten alles zu wünschen übrig ließen, heute geschmackvolle, bequeme, allen Anforderungen des Dienstes und der Gesundheit entsprechende Bauten, die dem Personal Luft, Licht und Raum und dem Publikum weite, helle und zweckentsprechend eingerichtete Vorhallen bieten — das ist das Bild von einst und jetzt. Auch auf diesem Gebiete hat der große Reformer Stephan seine ganze Persönlichkeit betätigt. Er begann seine Änderungen damit, daß er eine eigene Postbauverwaltung schuf; der frühere Zustand, daß der technische Teil des Postbauwesens durch Vermittelung der Bauverwaltungen der einzelnen Bundesstaaten besorgt wurde, war unhaltbar geworden. Dann hieß es die neu geschaffenen Stellen mit Männern besetzen, die für die eigenartigen Aufgaben

volles Verständnis hatten, nämlich Bauten zu schaffen, die in erster Linie den dienstlichen Zweck erfüllten, auf die Zunahme des Verkehrs für eine längere Reihe von Jahren berechnet waren, die Gesundheit des darin bei Tag und Nacht beschäftigten Personals berücksichtigten, dem Publikum große, helle und heizbare Warteräume boten und zugleich auch als öffentliche Gebäude allen künstlerischen Anforderungen entsprachen. Da es sich um Gebäude handelte, worin in der Regel ein ununterbrochener Betrieb sich abwickelt, wo Tausende von Personen ein- und ausgehen, wo ein fortwährendes Herbei- und Fortschaffen mit Hast und Eile stattfindet, so mußte auch auf eine gute dauerhafte Ausführung gehalten werden. In letzterer Hinsicht muß noch hervorgehoben werden, daß die Postverwaltung zuerst den Grundsatz aufgestellt und durchgeführt hat, inländisches Material dem ausländischen vorzuziehen. Wie diese Aufgaben unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit erreicht worden sind, darüber herrscht, von einigen mißgünstigen Nörglern abgesehen, nur eine Stimme des Lobes im In- und Auslande. Urteile fachkundiger Männer und zahlreicher Fachschriften lauten durchaus zustimmend zu den vielen, großen und schwierigen Bauprogrammen, die im Laufe der Jahrzehnte von der deutschen Postverwaltung ausgeführt sind. Kein Wunder, daß diese Bautätigkeit die besondere Aufmerksamkeit des Kaisers Wilhelm II. erregte. Im Postmuseum zu Berlin befindet sich eine ganze Anzahl von Plänen, die der Kaiser selbst geprüft und mit anerkennenden Randbemerkungen versehen hat. Die Post- und Telegraphen-Dienstgebäude sind entweder reichseigene Gebäude oder solche Mietsgebäude, die von der Postverwaltung unmittelbar angemietet oder die der Postamtsvorsteher angemietet hat. Ende 1870 waren nur 233 Postämter in fiskalischen Grundstücken, alle übrigen waren mietsweise untergebracht. Ende des Jahres 1904 besaß das Reich 520 reichseigene Postgrundstücke.

Wir wollen diese Ausführungen schließen mit einem Urteil des bekannten Kunsthistorikers Professor Lübke; er schreibt: „Eine Verwaltung, welche das Unzureichende, Kümmerliche, ja Erbärmliche früherer Zustände in so energischer Weise beseitigt hat und einem der größten und wichtigsten modernen Betriebe, der einer der mühsamsten, aber zugleich auch einer der segensreichsten ist, angemessene und würdige Stätten für die Entfaltung seiner Tätigkeit zu schaffen wußte, hat sich in hohem Grade um

die Ehre und die Wohlfahrt des neuen Deutschen Reiches verdient gemacht."

Postanstalten im Reichspostgebiet.

	1868	1870	1875	1880	1885	1900	1904
Postämter I	493	494	573	575	518	661	719
" II	545	514	587	596	576	689	694
" III	3 426	3 611	2 899	2 724	2 704	2 962	2 971
Zweigstellen	—	—	—	226	403	524	564
Postagenturen	—	—	2 266	3 339	5 047	9 046	9 555
Posthilfstellen	—	—	—	—	6 075	18 120	18 120
Zusammen:	4 464	4 619	6 325	7 460	15 323	32 002	32 623

Postverkehr innerhalb des Reichspostgebiets.

	1868	1904
Gesamtstückzahl aller Sendungen	553 555 795	6 234 682 945
Briefe	252 550 997	1 484 607 800
Postkarten	—	1 121 358 700
Drucksachen	23 656 366	699 946 700
Warenproben	1 452 031	43 920 800
Postanweisungen	9 211 154	144 097 504 mit 8 678 991 562 M.
Postaufträge	—	4 530 238 mit 557 428 900 M.
Nachnahmesendungen	4 107 628	41 320 716
Gewöhnliche Pakete	28 045 432	162 865 267
Wertsendungen	12 070 278	9 109 474
Zeitungsnummern	150 957 581	1 308 246 568

Personal 1904.

Beamte	91 297
Unterbeamte	98 560
Postillione	3 349
Arbeiter usw.	34 289
Weibliches Personal	10 701

IX. Postbetriebsdienst.

Am Aufgabeort.

Die Verkehrsleistungen unserer Zeit zeichnen sich durch Massenhaftigkeit aus. Hierbei ist die Post ganz hervorragend beteiligt, wie ein Blick in die Statistik lehrt. Auf der einen Seite die zu bewältigenden großen Massen, auf der anderen Seite hoch gespannte Anforderungen an Schnelligkeit und Pünktlichkeit unter Wahrung der Sicherheit. Die Betriebsformen, unter denen sich der Massenverkehr abwickelt, haben von Jahr zu Jahr vereinfacht werden müssen, so daß sich eines Postbeamten aus der Zeit des Postzwanges und des Trabes, als noch jeder gewöhnliche Brief fürsorglich in einer Karte vermerkt wurde, tiefstes Entsetzen bemächtigen würde, wenn er es erlebt hätte. Werfen wir einen Blick in das Postgetriebe einer großen Stadt. Es ist die erste Aufgabe, die Auflieferung der Sendungen zu erleichtern und doch die Postschalter von allem zu entlasten, was nicht unbedingt dahin gehört. Weit verbreitet bis in die engste Gasse und abgelegenste Straße des Vororts ist der stumme Gehilfe der Post, der **Briefkasten**, der mit Treue und Verschwiegenheit seines Amtes als Einsammler waltet. So harmlos und einfach er auch aussieht, es ließe sich manches Interessante von seiner Entstehung, Einbürgerung usw. sagen; seine Geschichte reicht bis zum Jahre 1563 zurück. So vielgestaltig die Einrichtung ist, so bunt ist die Gesellschaft, die sich in ihm zusammenfindet. Da lagert sich verzweiflungsvolle Reue dicht neben genußhaften Leichtsinn, kindliches Vertrauen neben Werkzeuge ränkeschmiedenden Hasses. Hier glänzende Versprechungen, dort unbezahlte Rechnungen und grobe Mahnbriefe. Trost im Unglück, festliche Freude und niederschmetternde Trauerkunde bedecken sich. Alle Leidenschaften und Gefühle mischen sich durcheinander. Dazu kommen die Produkte übermütiger Laune, ungebetene Gäste: Bieruntersätze und Sektpfropfen, Streichholzschachteln und Papierkragen, Haarnadeln und Manschettenknöpfe, zu weite Ringe und ausgezogene Zähne, Schokolade und Bonbons. Auf der Vorderseite des Briefkastens befindet sich die Angabe der Leerungszeiten, zwar nicht in Minuten und Sekunden, aber genau angepaßt dem Gange der Posten. Die ganze Stadt ist in Leerungsbezirke eingeteilt, die pünktlich befahren werden, was durch zeitweise

Kontrolle gesichert wird. „Amtliche Verkaufsstellen für Postwertzeichen" erleichtern den Bezug der Freimarken, Automaten ergänzen die Einrichtung. Trotz alledem ist die Zahl derjenigen, welche die Annahmeschalter aufsuchen, noch groß genug. Zur Abwälzung der andringenden Flut waren andere besondere Einrichtungen nötig: die Trennung der Brief- und Paketannahmen, hier Schalter, die nur alle Arten von Wertzeichen verkaufen, dort Schalter für den Einzel- und Massenverkehr; besondere Annahmestellen für Einschreib- und Wertsendungen und für den Barverkehr. Und doch hat diese Trennung noch nicht genügt, um die schnelle Abfertigung des Publikums ganz durchzuführen. Man läßt es selbst mitwirken: Posteinlieferungsbücher ersetzen die zeitraubende Ausfertigung der Einlieferungsscheine, Pakete werden durch Bekleben mit den Aufgabezetteln und durch Gewichtsermittelung vorbereitet; auch für Einschreibbriefe ist eine ähnliche Einrichtung getroffen. Einschreib- und Wertsendungen sowie Postanweisungen und gewöhnliche Pakete werden in vereinfachter Form in Annahmebüchern eingetragen. Hier an den Schaltern wird kein Wort mehr gesprochen als nötig ist.

Von der Annahme gelangen die Sendungen zur Abfertigung, solche, für welche Gewähr zu leisten ist, in verschlossenen Überweisungskörben gegen Quittung in den Annahmebüchern. Hier liegen schon in buntem Durcheinander auf dem Stempeltisch die aus dem Briefkasten herbeigeholten Massen. Wie verschieden in Format und Beschaffenheit! Gerade hierdurch wird die weitere Behandlung erleichtert oder erschwert. Für die Briefabfertigungsbeamten wäre es das Ideal, wenn sie es nur mit Briefschaften eines gleichgroßen handlichen Formats zu tun hätten, dann könnten die Sendungen schnell aufgestellt, gestempelt, sortiert und verpackt werden. Am leichtesten zu behandeln sind die Geschäftsbriefe, bei denen sich doch allmählich eine gewisse Gleichmäßigkeit des Formats herausgebildet hat. Weniger angenehm werden schon die größer ausfallenden Briefschaften empfunden, weil sie besonders sortiert und verpackt werden müssen. Schlimm sieht es bei den Privatbriefen aus, wie schon die Auslagen in den Papiergeschäften erkennen lassen, da haben wir die Moden, wie bei den Kleidern, die ungewöhnlichsten Formen sind die liebsten. Besonders störend sind die ganz kleinen Umschläge; denn winzige Briefchen von der Größe einer Visitenkarte kann

der stets eilig arbeitende Beamte nicht ohne besondere Mühe und Aufmerksamkeit erfassen und halten, sie lassen sich in die Briefbunde nicht einfügen, finden immer wieder den Weg ins Freie und stören das Stempelgeschäft. Unterwegs sind sie in steter Gefahr, sich in Drucksachensendungen zu verschieben und so verloren zu gehen. Ebenso störend wirken Briefe in runden, ovalen und sonstigen wunderlich gestalteten Umschlägen.

Bald sitzt die Freimarke hier, bald dort, sogar auf der Rückseite des Umschlages, so daß das Stempeln recht langsam vonstatten geht; Stempelmaschinen lassen sich bei solchen Hindernissen überhaupt nicht verwenden. Schon beim Ordnen der Sendungen zum Stempeln sind sie getrennt worden nach Briefen, Postkarten, Drucksachen und Warenproben, wodurch die folgende Bearbeitung erleichtert wird. Alle gestempelten Sendungen gelangen nun zunächst an das „Grobsortierspind", d. h. sie werden verteilt nach solchen, die im Orte verbleiben und weitergehen. Letztere aber werden gleich geschieden nach verschiedenen Postkursen, wofür die geographische Lage des Ortes und die Eisenbahnkurse maßgebend sind. Für jeden solcher Kurse gibt es ein besonderes großes Fach. Die Briefe nach den bedeutenden Verkehrsorten, wofür eine größere Zahl vorzuliegen pflegt, werden zugleich mitausgeschieden und in besondere Fächer gelegt, die mit Emailleschildchen bezeichnet sind, worauf der Ortsname deutlich verzeichnet ist. Zweckmäßige Arbeitsteilung, das ist Grundsatz, je geringer die Zahl der Hände, welche sich mit dem Briefe zu befassen haben, desto besser. Es ist der Versuch gemacht worden, bei dieser „Grobverteilung" das Publikum mitwirken zu lassen. Es wurden besondere Kasten für einzelne Orte und Postkurse im Schaltervorflur aufgestellt; aber sie wurden recht wenig benutzt, und wenn es geschah, so war es in der Regel unrichtig.

Bei dieser Grobverteilung liest der Beamte nur den Ortsnamen, der leider bald hier bald dort steht. Aber diese Schwierigkeit fällt nicht zu sehr ins Gewicht. Schlimmer sind die Namen ganz kleiner Orte, deren Lage selbst der geschulte Postbeamte nicht sofort wissen kann, die er deshalb zunächst beiseite legt, um sie in einem der vielen Ortsverzeichnisse aufzusuchen. Dann stören sehr die vielen gleich und ähnlich lautenden Namen. Es ist erstaunlich, mit welcher Einseitigkeit die Namengebung zu Werke gegangen ist. Es ist in Deutschland zwar nicht so schlimm

wie in den Vereinigten Staaten von Amerika, aber immerhin kommt der den Verkehr erschwerende Übelstand oft genug vor. Es genügt schon auf die 25 „Neustadt" hinzuweisen, oder auf die 20 „Neukirchen", wobei die „Neunkirchen" noch nicht mitgezählt sind. Gefährlich sind die „Mühlheim", „Mülheim" und „Müllheim"; selbst die zwei „Frankfurt" erschweren oft die Verteilung. Die Post hat zusätzliche Bezeichnungen eingeführt, die aus der physischen Geographie oder politischen Einteilung genommen sind, aber das Publikum beachtet es nicht. Auch undeutliche Schriftzüge leiten den Brief gar oft auf einen falschen Weg: Briefe nach Bonn gehen nach Rom, Greiz wird wie Graz geschrieben, Minden wie Münden usw. Aus den Händen des Grobsortierers kommen die Sendungen an die „Feinsortierer". Der einzelne Beamte bearbeitet nur einen bestimmten Kurs, z. B. von Cöln nach Hannover, von Berlin nach Hamburg. Die Sendungen werden in Fächern verteilt nach den einzelnen Orten und nach den vom Hauptkurse abzweigenden Nebenlinien. Mit einer geradezu aufregenden Emsigkeit werden Tausende von Briefen in schnellem Tempo in die Fächer gelegt, bis das Schlußzeichen gegeben wird, ein kurzes Klingeln und darauf kurz das Kommando: „Schluß für Richtung so und so." Dafür gibt es sorgfältig auf Grund der Eisenbahnfahrpläne aufgestellte Abfertigungsübersichten, für die ausländische Korrespondenz Verzeichnisse der Postdampfschiffverbindungen. In diesen Abfertigungsübersichten ist übersichtlich und genau für jeden Eisenbahnzug angegeben, für welche Eisenbahnstrecken Briefsendungen mitzugeben sind, wie sie für die im Zuge befindliche Bahnpost bearbeitet werden müssen, für welche Orte die Sendungen in besonderen Briefpostbunden in der Regel zu verpacken sind, kurz, die Übersichten enthalten alle Angaben, daß jeder Beamte, wenn er nur die nötigen geographischen Kenntnisse hat und in der postalischen Kursgeographie bewandert ist, sich rasch zurechtfinden kann. Auf das Kommando „abbinden" werden die Briefe den Fächern entnommen, zurechtgelegt, mit Papierstreifen umwickelt und mit vorher beschriebenen Zetteln versehen, die den Ort oder Kurs bezeichnen, wofür das Bund bestimmt ist. Die Bunde wandern in einen Sack, der an einer Aufspannvorrichtung hängt; er wird zugeschnürt, mit Titelschild versehen und mit fliegender Hast geht es hinaus zum Bahnhofe. In dem Abfertigungsraume hastet alles durcheinander, aber nur

scheinbar; der scharfe Beobachter merkt bald, daß das fieberhafte Tun und Treiben in mustergültiger Aufeinanderfolge nach einem einheitlichen Plane sich vollzieht.

In der Bahnpost.

Im Inneren der Bahnpostwagen ist jedes Plätzchen bis aufs äußerste ausgenutzt. Die Wagen sind entweder nur für den Briefpostdienst oder auch für die Paketbeförderung eingerichtet. An den Wänden entlang sind Gestelle mit Hunderten von Fachwerken angebracht, deren Zahl sich nach der Länge der Eisenbahnstrecke und anschließenden Eisenbahnlinien, sowie der Masse der für gewöhnlich vorkommenden Korrespondenz richtet. Alles ist darauf berechnet, den Raum gut auszunutzen, dem Bahnpostpersonal bei seinen verantwortlichen und aufreibenden Arbeiten Schutz und Erleichterung zu gewähren. In keinem Winkel des engen Raumes und zu keiner Zeit ist in diesem „fliegenden Postamt" nur ein Schimmer von jener Beschaulichkeit zu entdecken, die jedem anderen Eisenbahnreisenden vergönnt ist. Schon lange Zeit vor Abfahrt des Zuges sind die Beamten im Bahnpostwagen, um alles vorzubereiten und die Vortransporte zu bearbeiten. Die Massen kommen erst kurz vor Abfahrt des Zuges. Die Geldpostbeutel werden einzeln übergeben, aufmerksam besichtigt, vorsichtig geöffnet, der Inhalt, in einer Karte verzeichnet, wird durch Einzelvergleichung festgestellt. Die Briefe werden, nach Stationen geordnet, in die Fächer des Wertschränkchens gelegt. Mit den Briefposten werden weniger Umstände gemacht. Ein Schnitt durch den Bindfaden des Verschlusses, ein Ruck, und dem Sacke entrollen dicke und dünne Bunde, große Briefe, die sich nicht gut verpacken lassen, Drucksachen und Warenproben in allen möglichen Gestalten, Zeitungspakete und was der Post sonst noch anvertraut wird. Bund für Bund wird in die Hand genommen, die Aufschrift geprüft und nach der Reihe gelegt, wie es gebraucht wird. Die Bunde werden geöffnet, jeder einzelne Brief muß in die Hand genommen werden und verschwindet alsdann in einem der vielen Fächer. In der Phantasie eines guten Fahrers bildet die große Zahl dieser Fächer eine ausgebreitete Landkarte, die er sich selbst entwirft. Jedes einzelne Fach bedeutet entweder einen Ort, oder einen Eisenbahnkurs, eine ganze Provinz, ein Land. Und so hat jedes Fach seine besondere

Bestimmung. Erst wenn Tausende und abermals Tausende von Briefen durch die Finger eines Beamten gegangen sind, weiß er die Fächer richtig zu füllen. Und nun die Arbeit! Aufrecht stehend, mit gespreizten Beinen, füllen die Beamten die Hand mit Bunden von Briefen, um sie fast ebenso schnell mit gewandten Fingerbewegungen zu entleeren. Wie ein Kartenspiel aus den Händen des Taschenkünstlers fliegen die Briefe in die kleinen Sortierfächer. Keiner darf sich auf diesem Wege verirren, wenn er nicht weitab von seinem Ziele kommen soll. Alle Nerven sind angespannt: ein scharfes Auge, das im Nu auch schlecht oder undeutlich geschriebene Ortsnamen entziffern kann, eine sichere Hand, die den Brief schnell wie der Blitz in das für ihn bestimmte Fach fliegen läßt, ohne hinzuschauen, bald geradeaus, bald rechts, bald links, jetzt oben, gleich darauf unten. Als Schreibunterlage dient ein leichtes Brett; es wird stehend geschrieben. Mit der fliegenden Hast des Zuges hält die fieberhafte Tätigkeit in der Bahnpost gleichen Schritt. Denn jede Station verlangt ihren Tribut an wohlverschlossenen Beuteln mit den während der Fahrt verteilten Briefen, Drucksachen, Warenproben, Zeitungen usw.

Während auf den Hauptstationen die Reisenden auf den Ruf „fünf Minuten Aufenthalt" scharenweise ausschwärmen, um sich zu erquicken, oder durch einen kleinen Spaziergang die Glieder zu strecken, wickelt sich im Bahnpostwagen die Übergabe ab. Die fertiggestellten Posten werden abgegeben, neue übernommen. So geht es von Station zu Station, ohne Rast und Pause, bis zum Ende der Fahrt.

Am Bestimmungsort.

Kaum steht der Zug still, dann werden auch schon die Türen des Bahnpostwagens geöffnet, einige Briefsäcke zu den Bahnpostwagen anschließender Züge gebracht, andere zum Postamt befördert. Hier werden die Säcke in der Entkartung entleert. Ein Bund in roter Papierumhüllung kommt zuerst an die Reihe — es enthält die Einschreib- bzw. Wertbriefe. Stimmen die vorgefundenen Sendungen mit den Eintragungen in der Brief- bzw. Geldkarte überein, so wird der übrige Inhalt zerstreut und bearbeitet. Alle Sendungen werden geschieden nach solchen Empfängern, die ihre Postsachen abholen und nach solchen, die sie im Wege der Bestellung erhalten. Ob noch

eine weitere Scheidung stattfindet, hängt von den örtlichen Verhältnissen ab. Während bis zu diesem Zeitpunkt der Bestimmungsort die Hauptrolle spielte, kommt es nun auf die Genauigkeit und Deutlichkeit der Aufschrift an. Hierzu gehört die richtige und vollständige Bezeichnung des Empfängers nach Vornamen, Familiennamen, Stand oder Stellung, sodann die richtige und deutliche Angabe der Wohnung nach Straße, Hausnummer und Stockwerk. Briefe und Postkarten werden mit einem Ankunftstempel bedruckt, damit jeder Empfänger selbst berechnen kann, ob die Sendung ohne Verzögerung befördert worden ist. In großen Körben werden die angekommenen gewöhnlichen Briefpostsendungen zur Briefträgerabfertigung gebracht, die nachzuweisenden Sendungen — Einschreib- und Wertbriefe, Postaufträge — auf Grund von Zuschreibebüchern, worin Quittung zu leisten ist. Jetzt beginnt die „Bellachiniarbeit" von neuem. Die ganze Stadt ist für die Zwecke der Bestellung in eine große Zahl von Bestellrevieren eingeteilt, auf welche die abzutragenden Sendungen verteilt werden müssen. Jedes Revier umfaßt mehrere Straßen. Die Verteiler müssen also wissen, zu welchem Revier jede Straße gehört. Noch mehr — nur etwa die Hälfte der Postsendungen trägt eine genauere Wohnungsangabe, so daß der Verteiler auch noch von einer großen Zahl von Firmen und Einzelpersonen das Bestellrevier kennen muß. Es leuchtet ein, was für eine Anforderung hierdurch an das Gedächtnis gestellt wird, welche Schulung vorhergehen muß, bevor ein solcher Briefsortierer als volle Kraft gebraucht werden kann. Das Verteilungsspind mit seiner großen Anzahl von Fachwerken umfaßt die ganze Stadt. Der Sortierer sieht es vor sich ausgebreitet wie ein Stadtplan und seine Fertigkeit im Verteilen wird nach und nach so groß, daß er den Brief in das richtige Gefach wirft, ohne hinzuschauen. An langen Tischen auf kleinen Schemeln sitzen die Briefträger, jeder hat einen abgegrenzten Arbeitsplatz. Sie entleeren das Fachwerk ihres Reviers und ordnen die Sendungen genau nach Straßen, Hausnummern und Stockwerken. Zuletzt werden die Zeitungen in Empfang genommen. Jeder Briefträger hat ein Verzeichnis der Zeitungen, die er zu bestellen hat, und er muß darauf achten, daß er sie wirklich bekommt, sonst ist sofort Anzeige zu machen. Die Zeit der einzelnen Bestellungen richtet sich im allgemeinen nach dem Eintreffen der wichtigeren Posten,

so daß Zugverspätungen und das Ausbleiben von Posten den regelmäßigen Gang der Bestelleinrichtungen empfindlich beeinträchtigen können. Sind die letzten Sendungen verteilt, so ertönt das Kommando: „Alles verteilt!" Die Fächer werden nochmals entleert, der Inhalt eingeordnet, dann das erste Zeichen mit der Klingel — es bedeutet „Fertig zum Abmarschieren", nach einiger Zeit wiederum ein Klingelzeichen — die Bestellung muß angetreten werden. In den Zwischenzeiten sind schon die Einschreibsendungen in Empfang genommen worden. Die Abwickelung der Bestellung von gewöhnlichen Briefen und Zeitungen wird bedeutend beschleunigt, wenn in den Hausfluren oder an den Eingängen und Türen zu den Wohnungen Hausbriefkasten vorhanden sind. Sobald der Briefträger Sendungen in den Briefkasten gelegt hat, macht er durch Läuten der Klingel darauf aufmerksam. Der Empfänger kann dann nach Belieben die Briefschaften dem Kasten entnehmen. In großen mehrstöckigen Wohn- und Geschäftshäusern empfiehlt es sich, im Erdgeschoß Hausbriefkasten für alle Bewohner des Hauses herstellen zu lassen, wie es z. B. in Frankfurt a. Main der Fall ist, wo sich infolgedessen die Briefbestellung sehr rasch abwickelt.

Zur bestimmten Zeit müssen die bestellenden Boten wieder im Postamt zurück sein. Es werden die vollzogenen Ablieferungsscheine abgegeben, die nicht bestellten oder unanbringlichen Sendungen abgeliefert. Die Zahl der letzteren ist noch immer erschreckend hoch. Im Jahre 1905 betrug die Zahl der an den Eröffnungsausschuß eingesandten Briefe etwa $2^1/_2$ Millionen Stück; in England sollen es — es ist fast unglaublich — $27^1/_2$ Millionen gewesen sein. Diese große Zahl der unbestellbar gebliebenen Sendungen wird zum Teil durch Nichtbeachtung folgender wichtiger Versendungsvorschriften hervorgerufen: Das für Briefe auf 250 Gramm und für Warenproben auf 350 Gramm festgesetzte Meistgewicht wird oft überschritten; auf der Außenseite der Briefe werden Angaben gemacht, die die Eigenschaft einer brieflichen Mitteilung haben; Drucksachen und Warenproben werden mit unzulässigen schriftlichen Mitteilungen versehen. Weit zahlreicher sind äußere Mängel: der Name des Empfängers oder des Bestimmungsortes wird weggelassen; der Empfänger ist ungenau bezeichnet; die Schriftzüge sind unleserlich. Es sind die sogenannten „faulen Briefe", die für die viele Arbeit, welche sie der Post machen, ihr nur einen schwachen

Trost in der Anerkennung der vielgepriesenen „Findigkeit" bringen, wenn der Empfänger doch noch ermittelt wird. Mit Hilfe aller erdenklichen Handbücher: Adreßkalender, Handelsregister, Verzeichnisse von mehreren Dutzend Vereinen und Vereinigungen der Künstler, Schriftsteller usw., zuletzt gar unter Beistand des Einwohnermeldeamts wird zu vervollständigen gesucht, was der Absender vergessen hat. Gelingt es nicht, so geht der Brief nach dem Aufgabeort zurück. Ist der Absender nicht angegeben, so wird der Brief an die vorgesetzte Oberpostdirektion eingesandt, bei der ein besonderer Ausschuß eingesetzt ist, der die Briefe öffnet, von der Unterschrift — nicht vom Inhalt — Kenntnis nimmt und, wenn sie vorhanden ist, mit roter Tinte auf der Außenseite vermerkt. Bleibt der Brief auch jetzt noch unanbringlich, so wird er noch eine Zeitlang aufbewahrt und dann durch Feuer vernichtet.

In größeren Orten findet getrennte Bestellung der gewöhnlichen Briefe und Einschreibsendungen und der Wertbriefe und Postanweisungen statt.

Der Paketdienst erfordert etwas mehr Umstände: große weite Annahmeräume mit entsprechenden Schaltervorräumen, namentlich in verkehrsreichen Orten; ebenso geräumige Packkammern für die Lagerung und Bearbeitung der angekommenen Pakete und manchmal kostspielige Bestelleinrichtungen.

Bekanntlich wird jedem Paket auf seiner Fahrt mit der Post ein Wanderschein mitgegeben, die Postpaketadresse oder Begleitadresse, wie sie kurz genannt wird. Der Annahmeunterbeamte prüft zunächst, ob die Aufschriften auf Paket und Begleitadresse übereinstimmen. Ein kurzer Blick, ob die Verpackung dem Umfang der Sendung, dem Gewicht und der Beförderungsstrecke angemessen beschaffen ist und zuletzt die Gewichtsermittelung auf der Federschnellwage, nicht genau, das ist nur bei Wertsendungen notwendig, sondern nur bis auf halbe Kilogramme, die Erhebung des Frankos — für den Absender ist das Geschäft erledigt. Paket und Begleitadresse werden nun mit demselben Aufgabezettel beklebt, der Aufgabenummer und Aufgabeort enthält. Die Nummernfolge reicht nur bis tausend. Werden an einem Tage mehr Pakete aufgeliefert, so erhalten die folgenden Nummern kleine Unterscheidungsbuchstaben. Paket und Begleitadresse werden nun getrennt; sie kommen erst am Bestimmungsort wieder zusammen.

Die Begleitadressen sollen nach Möglichkeit früher als das Paket am Bestimmungsort eintreffen, daher Versendung mit den Briefen in Schnellzügen, während die Pakete sich mit Personen- und Eilgüterzügen begnügen müssen. Gleich nach der Annahme werden die Sendungen nach den für den Ort in Betracht kommenden Eisenbahnkursen getrennt und werden dementsprechend abgesandt. In der Bahnpost oder in dem Beiwagen verteilt der Unterbeamte die zugegangenen Sendungen nach der Reihenfolge der Stationen des Hauptkurses und nach den anschließenden Nebenkursen. Die Stückzahl wird nicht mehr gezählt, die Masse ist zu groß geworden.

Die Pakete sind am Bestimmungsort angelangt. In das Kunterbunt des von allen Seiten zusammenströmenden Schwalles wird zunächst eine gewisse Ordnung dadurch gebracht, daß die Pakete, wenn die Zahl recht groß ist, in Gruppen nach Hunderten geteilt werden. Zugleich werden solche ausgeschieden, die verzollt werden müssen, in Garnisonorten manchmal auch die für Soldaten und solche, die während der Beförderung Schaden gelitten haben. Der Rest kommt zur „Verlesestelle". Je einem „Verleser" wird eines der Hunderte zugewiesen, nach denen die Pakete gruppiert sind; er hat die Vereinigung der Pakete mit ihren Begleitadressen zu bewirken. Die letzteren sind ebenfalls nach den Nummern, welche die Pakete an ihrem Aufgabeorte erhalten haben, geordnet und in Gruppen geteilt, wenn es nötig ist. Bei dieser Verteilung wird unten auf der Adresse zugleich die Nummer des Bestellreviers niedergeschrieben oder der Buchstabe „A", falls Empfänger seine Pakete abholt. Der eine „Verleser" sagt Aufgabenummer und Aufgabeort jedes einzelnen Pakets an, der andere sucht die zugehörige Begleitadresse heraus und nennt das Bestellrevier, dessen Nummer auf dem Pakete vermerkt wird — Sendung und Paketadresse sind wieder vereinigt. Letztere übernimmt der Besteller, ordnet sie nach der Reihenfolge der Abtragung und verladet die Pakete im Bestellwagen. Das ist der Gang, wenn alles klappt, wenn die Begleitadresse richtig eingegangen ist — sonst muß eine Notadresse angefertigt werden —, und wenn der Empfänger genau angegeben ist, sonst gibt es manche Umwege.

Es gibt einen eigenartigen psychologischen Zug in diesem ganzen Betrieb der Post. Zunächst nimmt sie sich aller Sendungen mit wärmster Liebe an, befaßt sich mit ihnen mit

schonender Fürsorge. Aber plötzlich verwandelt sich diese Liebe in Abneigung: die Post kann sich nicht genug beeilen, die Verbindung zu lösen, die Sendungen los zu werden. Wie das Räderwerk einer Uhr greift der ganze vielgestaltige Betrieb ineinander und stellt sich mit seiner Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Schnelligkeit in den Dienst von jedermann.

X. Deutsche Post im Auslande und in den deutschen Kolonien.

Die zunehmende Weltmachtstellung Deutschlands und die damit in engstem Zusammenhange stehende Erwerbung deutscher Kolonien stellte an die Reichspost- und Telegraphenverwaltung eine Reihe neuer Aufgaben, die in drei Hauptpunkten zusammengefaßt werden können:

1. Einrichtung deutscher Postanstalten im Auslande und in den deutschen Schutzgebieten, Ausstattung nach Bedürfnis mit Telegraphen- und Fernsprechbetrieb;
2. Einbeziehung der Postanstalten in den Weltpostverein, Einführung billiger Portosätze, Anschluß der Telegraphenlinien an das Weltkabelnetz;
3. Befreiung der postalischen überseeischen Verbindungen Deutschlands von der Vermittelung fremdländischer Gesellschaften.

Es wird hier nur die Post besprochen werden; die Telegraphie wird an anderer Stelle behandelt. Es geht über den Rahmen dieser Schrift, die Entstehung jeder einzelnen Postanstalt nachzuweisen. Eine Übersicht am Schlusse zeigt, welche deutsche Verkehrsanstalten im Auslande und in den Kolonien bestehen. Nachfolgend soll nur ein Gesamtbild in großen Strichen gezeichnet werden.

1. Deutsche Postanstalten im Auslande.

A. Türkei.

Wenn von fremdländischen Postanstalten, also auch von deutschen im Auslande geredet wird, so muß von vornherein eine Einschränkung gemacht werden. Es kann eine fremde Post-

anstalt nur in solchen Staaten errichtet werden, die ein allen modernen Anforderungen entsprechendes einheimisches Postwesen nicht besitzen, oder wo die Einrichtungen nicht im vollen Umfange genügen, um einem entwickelten Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden. Solche Staaten sind die Türkei, Marokko und China.

Die fremdländischen Postanstalten im türkischen Reich sind schon früh aus kleinen Anfängen entstanden, aus Vergünstigungen herausgewachsen. Zunächst war es ein Kurierdienst zwischen Konstantinopel und Wien bzw. St. Petersburg nur zur Beförderung von Staatsdepeschen, dann wurde auch Privatkorrespondenz mitgenommen, ein besonderes Bureau eingerichtet, zuletzt kam der Fachbeamte, und die Postanstalt war fertig. Es sind auf diese Weise österreichische Postanstalten in Konstantinopel und in der Levante entstanden, es folgten russische, französische, englische, ägyptische und selbst griechische.

Aufgabe der fremdländischen Postanstalten war es, den Korrespondenzverkehr mit ihren Heimatstaaten und den Hinterländern zu vermitteln. Den deutschen Verkehrsinteressen im Orient konnte nach dem Beispiele der übrigen Großmächte so lange nicht entsprochen werden, als Deutschland überhaupt noch kein einheitliches Postwesen hatte. Am 1. März 1870 wurde die deutsche Postanstalt endlich ins Leben gerufen, zunächst als Postagentur. Die kleine Postanstalt, die erst nach einigen Jahren in das eigentliche Geschäfts- und Verkehrsviertel Galata verlegt wurde, hat sich trotz aller Schwierigkeiten zu einem der bedeutendsten Postämter entwickelt. Dieser Erfolg ist um so höher zu bewerten, als die erst spät eingerichtete deutsche Verkehrsanstalt in Wettbewerb treten mußte mit alteingesessenen europäischen Postämtern, die ihren festen Kundenkreis seit vielen Jahren hatten. Der Boden mußte erobert werden, es geschah durch die Tätigkeit und Zuvorkommenheit der Beamten, durch die Vortrefflichkeit deutscher Posteinrichtungen, durch Neueinrichtungen mancherlei Art, durch musterhafte Ordnung und schnelle, sichere Abwickelung des gesamten Betriebes. Lebhaft begrüßt wurde die Vermittelung des Zeitungsbezuges, der einem lange schmerzlich empfundenen Bedürfnisse abhalf. Es folgte der Postanweisungsverkehr, der bis dahin in Konstantinopel noch fehlte. Durch beide Dienstzweige wurde der gesamten fränkischen Bevölkerung geradezu ein unschätzbarer Dienst geleistet. Kaum war durch den Weltpostverein der internationale Paketverkehr und das Postauftrags-

verfahren eingeführt, als das deutsche Postamt in Konstantinopel auch diese Einrichtungen in den Dienst des kaufmännischen und Familienverkehrs stellte.

Kein Wunder, daß die Tätigkeit des deutschen Postamts nicht nur von der deutschen Kolonie, sondern auch von den Angehörigen solcher Nationen, die selbst heimische Postanstalten in Konstantinopel haben, rühmend anerkannt wird. Selbst die Orientalen bedienen sich desselben mit Vorliebe für den internationalen Korrespondenzverkehr. Die Folge davon war die Einrichtung von Zweigstellen in Pera und Stambul, namentlich in letzterem Stadtteil, jenseits des Goldenen Horns, in dem alten Byzanz, wo Angehörige aller Herren Länder, Franken, Türken, Armenier, Perser und Juder ihre Warenlager und Schreibstuben haben, wo das Handelsgericht tagt, der große Basar seine Anziehungskraft ausübt, der Stadtteil, welcher für Konstantinopel dieselbe Bedeutung hat, wie die City für London.

Das deutsche Postamt in Konstantinopel hat sich stets auf den internationalen Verkehr beschränkt und sich mit Annahme von Sendungen nach dem Innern der Türkei nicht befaßt. Auch den Wünschen deutscher Kaufleute in den Hafenstädten an der syrischen Küste auf Schaffung deutscher Postanstalten ist erst spät entsprochen worden. Anlaß zur Errichtung der ersten deutschen Postanstalt in diesem Teile des Mittelmeeres, der mehr und mehr den deutschen Handelsinteressen erschlossen und in den Bereich deutscher Dampfschiffsverbindungen gezogen wurde, gab die Reise Sr. Majestät des Kaisers nach Palästina. In der alten Hafenstadt Jaffa, dem Ausgangspunkte der Eisenbahn nach Jerusalem, trat am 1. Oktober 1898 ein deutsches Postamt in Wirksamkeit, der am 1. März 1900 weitere Postanstalten in Beirut und Smyrna folgten. Auch in Jerusalem, dem Zielpunkte zahlreicher Pilger, vermißten die Deutschen einheimische Posteinrichtungen, welche den Angehörigen anderer Nationen zur Verfügung standen. Mit der Einrichtung eines Postamtes daselbst ist dem Verkehrsbedürfnisse Rechnung getragen. Die deutschen Postanstalten in der asiatischen Türkei sind dem deutschen Postamt in Konstantinopel untergeordnet.

B. Marokko.

Marokko hat einen ganz unentwickelten Landespostdienst. Die Korrespondenz wird meistens durch Privatboten oder bei

Gelegenheit durch Karawanen befördert. Schon hieraus erhellt zur Genüge, daß ein solcher Postdienst aller Kennzeichen entbehrt, die das moderne Postwesen auszeichnen. Die am Handel mit Marokko beteiligten Staaten gingen bei solchen Verhältnissen bald dazu über, eigene Postanstalten zu errichten. An erster Stelle war es Frankreich, dessen Posteinrichtungen in Marokko bis zum Jahre 1860 zurückgehen. Ihm folgten Spanien und England. Die aus Deutschland herrührenden Briefsendungen nahmen den Weg über Frankreich und wurden demgemäß in französischen Kartenschlüssen französischen Postanstalten zugeführt. In der Richtung nach Deutschland stand die Wahl zwischen den fremdländischen Postanstalten frei. Es bestand eine direkte Schiffsverbindung seit 1890 durch die Oldenburgisch-Portugiesische Dampfschiffsreederei, die hierbei im Einvernehmen mit der Woermann-Linie vorgegangen war. Letztere ließ ihre Dampfer auf der Ausreise nach der Westküste von Afrika die marokkanischen Hafenplätze anlaufen. Um wenigstens den hier ansässigen Deutschen Gelegenheit zu geben, ihre Briefe an Bord der deutschen Dampfer aufzuliefern, wurde 1893 die Einrichtung getroffen, daß die Agenten der Woermann-Linie deutsche Postwertzeichen verkauften. Schon unter gewöhnlichen Verhältnissen konnte eine so primitive Einrichtung den deutschen Interessen nicht im entferntesten genügen. Sie wurde unhaltbar, als der Wettbewerb immer schärfer wurde. Die Zuverlässigkeit fremdländischer Postanstalten, und besonders französischer in Ehren, man kann es aber dem deutschen Kaufmann nachfühlen, daß er seine Korrespondenz nicht durch die Hände eines Konkurrenten gehen lassen will, und daß er dringend von der Reichs-Postverwaltung Einrichtungen verlangte, die den Angehörigen anderer Nationen den Wettbewerb wesentlich erleichterten. Im Herbst 1899 wurde ein deutscher Postbeamter nach Marokko entsandt, der den Auftrag hatte, ein den deutschen Bedürfnissen entsprechendes Postwesen einzurichten. Es ist an und für sich leicht, eine Postanstalt ins Leben zu rufen. Die größte Schwierigkeit liegt in der Regel darin, zugleich die erforderlichen Postverbindungen herzustellen, und das trifft namentlich, wie später näher erörtert werden wird, auf Marokko zu. Die Einrichtung von Postanstalten wurde daher zunächst auf die Hafenorte an der Westküste beschränkt, auch deshalb, weil hier für Ein- und Ausfuhr die wichtigsten Verkehrsinteressen lagen: in Tanger, Larache, Rabat,

Casablanca, Mazagan, Saffi und Mogador. Am 11. Juli 1900 wurde eine deutsche Postagentur in Marrakesch eingerichtet, 205 km von Mazagan entfernt. Dieser Ort war schon einige Jahre Sitz einer deutschen Konsularagentur. Es lag daher auch im Regierungsinteresse, wenn die Postübermittelung in deutsche Hände gelegt wurde. Die etwa 70000 Einwohner zählende Stadt hat ein Araber-, Europäer- und Judenviertel. In letzterem (Mellach), eine Stunde von der eigentlichen Postagentur entfernt, wurde eine Zweigstelle ins Leben gerufen. Am 27. Mai 1901 traten drei weitere Postanstalten in Tätigkeit: in Alkassar, Fez und Meknes. Alkassar liegt zwischen Tanger und Fez; es ist ein wichtiger Zwischenpunkt für die Botenpostverbindung. Fez ist eine der wichtigsten Industriestädte in Marokko, wo deutscher Handel große Interessen hat, so daß der Wunsch nach Unabhängigkeit von fremder Nachrichtenvermittelung berechtigt war. Auch in Meknes wurde mit der Postagentur eine zweite Annahmestelle errichtet. Damit war die Reihe der zu errichtenden Postanstalten zunächst abgeschlossen. Wie sie die ihnen gestellten Aufgaben gelöst haben, darüber herrscht nur eine Stimme des Lobes, und zwar nicht nur bei den dort ansässigen Deutschen, sondern auch bei Franzosen, von denen hervorragende Männer die deutsche Post als Muster hingestellt haben.

C. China.

Das große chinesische Reich hat kein Landespostwesen im modernen Sinne. Die Reichspost befördert nur kaiserliche Erlasse. Die sonstige Nachrichtenvermittelung liegt zum größten Teil in den Händen von Privatpersonen. Es sind Reformen im Gange, es ist auch manches besser geworden; aber noch viel Arbeit wird notwendig sein, um ein Postwesen nach europäischem Muster zu schaffen. In dem Weltverkehrszentrum Schanghai und in anderen Hafenorten gab es daher schon seit längerer Zeit englische, französische, russische, japanische und amerikanische Postanstalten.

Die Entstehung der ersten deutschen Postanstalt in China fällt mit der Einrichtung der subventionierten Reichspostdampferlinie nach Ostasien zusammen. Die Reichsregierung war zu der Überzeugung gelangt, daß es der mächtigen Stellung des Deutschen Reiches nicht entsprach, in seinen postalischen Verbindungen mit dem größten Teile der überseeischen Länder

ausschließlich auf die Verkehrsvermittelung fremdländischer Dampferlinien angewiesen zu sein. Zur Wahrung der vollen Selbständigkeit der deutschen Postverwaltung war es erforderlich, auf die Herstellung direkter deutscher Dampfschiffslinien nach denjenigen Ländern, wo solche nicht bestanden, Bedacht zu nehmen. Ein Dampfschiffsverkehr, der zu seiner Erhaltung ausschließlich auf das Frachtgeschäft hingewiesen ist, kann für die Postbeförderung nicht benutzt werden. Die Frachtdampfer haben keine große Fahrgeschwindigkeit; die Unternehmer suchen ihre Fracht, wo sie nur zu finden ist, daraus ergibt sich längerer oder kürzerer Aufenthalt in den verschiedenen fremdländischen Häfen, Unpünktlichkeit, langsame Fahrt; das charakteristische Zeichen der Postbeförderung zur See ist aber neben der Regelmäßigkeit auch die Schnelligkeit. Die deutsche Postverwaltung mußte daher von der Benutzung deutscher Dampfer im Verkehr nach Ostasien und Australien absehen; sie mußte ihre Posten fremdländischen Dampfern übergeben, die ihre Fahrten dank der reichen staatlichen Beihilfen zuverlässig, pünktlich und schnell ausführen konnten. Dabei nahm der Postverkehr Deutschlands namentlich nach China immer mehr zu. Die Tore des himmlischen Reiches öffneten sich dem Handel immer weiter; in den Vertragshäfen wurden fremde Postanstalten: englische, französische, russische, spanische, amerikanische und japanische eröffnet, die dem Weltpostverein angeschlossen waren. Nur diejenige Nation fehlte, auf deren Anregung und durch deren hervorragende Mitarbeit der Weltpostverein entstanden ist. Der deutsche Handel empfand es bitter, daß er der heimischen Postvermittelung entbehren mußte. Im August 1883 unterbreitete der damalige Staatssekretär des Reichspostamts v. Stephan dem Reichskanzler eine Denkschrift über Einrichtung subventionierter Postdampfschiffverbindungen nach Ostasien und Australien. Sie wurde in Gestalt eines Gesetzentwurfs im Mai 1884 dem Reichstage vorgelegt. Die maßgebenden Gesichtspunkte hatte Stephan kurz und bündig dahin zusammengefaßt: Befreiung des deutschen überseeischen Verkehrs vom Zwischenhandel, direkte Einfuhr, Erschließung neuer Märkte, Hebung des deutschen Schiffsbaues, Pflege der kaufmännischen, Wahrung der nationalen Interessen. Die vielumstrittene Vorlage wurde nach wechselvollen parlamentarischen Schicksalen am 6. April 1885 Gesetz. In dem mit dem Norddeutschen Lloyd abgeschlossenen Vertrage

wegen Übernahme der Fahrten lag bereits der Keim zur Einrichtung deutscher Postanstalten in überseeischen Gebieten. In Artikel 19 war dem Lloyd die Verpflichtung auferlegt worden, auf Verlangen des Reichskanzlers an solchen Orten des Auslandes, in denen der Unternehmer Agenten hatte, durch diese Postdienstgeschäfte nach näherer Vorschrift der Reichspostverwaltung wahrnehmen zu lassen. Von dieser Vergünstigung ist nur wenig Gebrauch gemacht worden. In der Regel sind ja solche Agenten Kaufleute. Man kann es aber einem anderen Kaufmanne nicht verargen, wenn er Bedenken trägt, seine Korrespondenz, die über seine Geschäftsverbindungen, Bezugs- und Absatzquellen Aufschluß gibt, bei der Beförderung durch die Hände eines Konkurrenten gehen zu lassen. Die Einrichtung von Postdampfschiffsagenturen wird daher von vornherein nur an kleinen Plätzen untergeordneter Bedeutung, wo vielleicht eine andere Person nicht zur Verfügung steht, zweckdienlich sein, ausgeschlossen ist dies aber an Mittelpunkten des Weltverkehrs. Im September 1886 wurden solche Postanstalten in Apia auf den Samoainseln und Tongatabu im Tongaarchipel eingerichtet; in Schanghai aber wurde davon abgesehen und gleich eine von einem Fachmanne geleitete Verkehrsanstalt ins Leben gerufen. Mit dem ersten Reichspostdampfer trat auch ein deutscher Postbeamter die Ausreise nach China an, am Tage der Ankunft des Dampfers am 16. August 1886 wurde in Schanghai die erste deutsche Reichspostanstalt eröffnet. Wie sehr die Einrichtung dem Verkehrsbedürfnisse entsprach, geht daraus hervor, daß am Tage des Abganges des ersten heimwärts fahrenden Postdampfers bei der Postagentur in Schanghai allein für 800 M. deutsche Postmarken verkauft worden sind. Auch hier, wo dem Publikum die Auswahl unter beinahe einem Dutzend Postanstalten zur Benutzung geboten ist, haben sich die deutschen Grundsätze bewährt: häufige Beförderungen, niedrige Gebühren, ausgedehnte Annahmebefugnisse, Entgegenkommen dem Publikum gegenüber. Der deutsche Postverkehr entwickelte sich derart, daß die „Postagentur" in ein „Postamt" umgewandelt und die Diensträume aus dem Konsulat in ein angemietetes Haus verlegt werden mußten. Im Jahre 1901 wurde eine besondere Verwaltungsbehörde, die Kaiserlich Deutsche Postdirektion mit dem Sitze in Schanghai geschaffen, der die Leitung des gesamten deutschen Postwesens in China und im Schutzgebiete Kiautschou obliegt. Am 15. Mai

1905 wurde unter Teilnahme der ganzen deutschen Kolonie ein stattliches reichseigenes Gebäude eingeweiht, das des deutschen Namens und Ansehens in Ostasien würdig ist und zugleich unseren deutschen Beamten dort draußen in der Ferne eine dem Klima angepaßte gesunde Arbeitsstätte und ein angenehmes Heim bietet, das sie die Entfernung von der deutschen Heimat leichter ertragen läßt. In Tientsin wurde Oktober 1889 beim dortigen deutschen Konsulat eine Postzweigstelle eingerichtet, die sich zunächst außer mit dem Markenverkaufe nur mit der Annahme gewöhnlicher Briefsendungen, bald aber auch mit der Annahme von Einschreibsendungen befaßte. Am 1. April 1893 wurde die deutsche Postzweigstelle in Tientsin in eine Postagentur umgewandelt, am 1. Juni 1892 eine Zweigstelle in Tschifu ins Leben gerufen.

Die weitere Entwickelung des deutschen Postwesens hat unter dem Einflusse von zwei Ereignissen gestanden: die Erwerbung des Schutzgebiets Kiautschou durch Deutschland und die Wirren des Jahres 1900.

Als im Januar 1898 das Landungsdetachement des Kreuzergeschwaders die Kiautschoubucht besetzte, befand sich an Bord ein deutscher Postbeamter, der zunächst eine Marine-Feldpostanstalt in Tsintanfort errichtete. Nach Abschluß des Vertrages mit China, wodurch das Gebiet von Kiautschou pachtweise an Deutschland überlassen wurde, trat an die Stelle der Feldpostanstalt eine Postagentur, deren Name später entsprechend der Ortsbezeichnung in Tsintau bzw. Tsingtau abgeändert worden ist. Es war zu erwarten, daß der Bau der Eisenbahn und die erst hierdurch ermöglichte Erschließung ergiebiger Kohlenlager, daß die Schaffung von Verkehrswegen, die den Produkten des Ackerbaues und den Erzeugnissen der Forstwirtschaft neue Absatzgebiete verschafften, auf die gesamte Verkehrsentwickelung in der von etwa 30 Millionen Menschen bewohnten Provinz von bedeutungsvollem Einflusse sein würden. In der Tat entwickelte sich ein Verkehr, dem die mangelhaften chinesischen Posteinrichtungen, die meistens von einem Personal verwaltet werden, das kaum die Buchstaben des Alphabetes kennt, mit den stets wechselnden Tarifen und unregelmäßigen Verbindungen nicht gewachsen waren. Die deutsche Postagentur in der Stadt Tsingtau, die schnell zu einem bedeutenden, vielbesuchten Handels- und Badeort emporgeblüht ist, dessen gesunde

Lage auch von den Eingeborenen gepriesen wird, mußte bald in ein Postamt umgewandelt werden, das im Mai 1901 in einem geräumigen von der Kiautschougesellschaft erbauten Gebäude untergebracht wurde. Nach und nach mit dem Fortschreiten des Eisenbahnbaues traten neue Postanstalten ins Leben, so am Anfangspunkte in Kiautschou, in Tsangkou, 1. April 1901, in Kaumi 5. Juli 1901 und Weihsien, Endpunkt der Bahn, am 1. Juni 1902. Ihnen folgte die Eröffnung anderer Postanstalten, sobald das Verkehrsbedürfnis es erheischte.

Als im Sommer 1900 durch den Boxeraufstand in der nordchinesischen Provinz Tschili Leben und Eigentum sowie die Tätigkeit der Angehörigen fremder Nationen aufs äußerste gefährdet wurden, traf mit anderen großen Mächten auch Deutschland die militärischen Maßnahmen, die zur Wiederherstellung geregelter Zustände im nördlichen China geboten waren. Es wurde ein ostasiatisches Expeditionskorps ausgerüstet, woran Deutschland mit 863 Offizieren 18 739 Mannschaften beteiligt war. Die Entsendung einer so starken Truppenmacht stellte an die Reichspostverwaltung die schwere Aufgabe, geregelte Postverbindungen zwischen den ins Feld rückenden Truppen und der Heimat sowie der Truppenkörper untereinander ins Leben zu rufen. Es war das erstemal, Einrichtungen für den Feldpostverkehr einer militärischen Unternehmung über See zu treffen. Deutschland machte sich hierbei seine in China und im Schutzgebiete Kiautschou bereits vorhandenen Posteinrichtungen zunutze; sie waren der Stützpunkt der weiteren Organisation eines Feldpostdienstes. Auch die Feldtelegraphie hatte in Tätigkeit zu treten; sie war fast noch wichtiger als die Feldpost. Unter der Oberleitung eines Armeepostdirektors trat alsbald nach dem Eintreffen des Expeditionskorps im Feindesland die Feldpost in Tätigkeit: eine Feldpostexpedition in Tientsin am Tage nach der Ausschiffung der Truppen. Beim Vordringen der Truppen wurden nach Bedarf Feldpoststationen eingerichtet, u. a. in Tongku, Yangtsun, Peking, Pastingfu, Kaumi, Schanghaikwan, Fouphing, Kaiping und Peitaiho. Auf die Tätigkeit der Feldpost kann hier nicht näher eingegangen werden. Alle Anstalten, in schwerer Zeit gegründet, haben unter den ungünstigsten Verhältnissen eine segensreiche Tätigkeit entfaltet. Während der Beschießung des von chinesischen Aufständischen und Truppen eingeschlossenen Fremdenviertels von Tientsin

wurde das Postamt fünfmal von Granaten getroffen, die große Verwüstungen darin anrichteten. Das Mauerwerk wurde beschädigt, Fenster und Dienstmöbel wurden zertrümmert; zuletzt mußte sich das Personal mit den Postsendungen in den Keller flüchten. Aus den Feldpostanstalten haben sich naturgemäß förmliche Postanstalten entwickelt, die, je nach der Lage, schnell emporgeblüht sind. Die Opfer sind auch in dieser Hinsicht nicht vergebens gebracht. In Peking wurde mitten in den Kriegszeiten ein eigenes Haus erbaut, das schon am 15. September 1901 bezogen werden konnte. Später dehnte sich der deutsche Postdienst auch auf das Gebiet des Yangtse aus, nachdem deutsche Schiffsverbindungen hergestellt waren. Es traten deutsche Postanstalten in Hankau und Tschiukiang ins Leben, ferner in mehreren Orten des Südens.

2. Posteinrichtungen in den deutschen Schutzgebieten.

A. Kaiser-Wilhelmsland, Bismarckarchipel, Karolinen-, Palau- und Marianeninseln, Marschallinseln, Samoa.

Die Entwickelung der Posteinrichtungen in den deutschen Schutzgebieten der Südsee war abhängig von der wirtschaftlichen Erschließung, von den dort herrschenden politischen Wirren und von der Herstellung regelmäßiger Verbindungen. Die Einrichtung der subventionierten Dampferlinien nach Australien mit der Zweiglinie Sydney-Apia-Tongatabu rief Postagenturen in Apia (September 1886) und Tongatabu (Tongainseln) ins Leben. Sie traten hier zunächst als Postdampfschiffsagenturen des Norddeutschen Lloyd in Wirksamkeit. Apia besaß zwar ein eigenes Postwesen. Die Munizipalität daselbst hatte einen Postmeister Davis eingesetzt, der seines Zeichens ein Photograph war. Er hatte den Postbetrieb im Innern des Landes wahrzunehmen und außerdem mittels der Dampfer der Pacific Mail Steamship Company über Tutuila eine Verbindung mit Auckland, Sydney und San Francisco zu unterhalten. Diese Posteinrichtung war recht unvollkommen, gestattete nur eine beschränkte Benutzung und stand zu dem deutschen bzw. allgemeinen Postverkehr in keinen geordneten Beziehungen. Die deutscherseits eingerichtete Postdampfschiffsagentur wurde im Juli 1887 in eine Postagentur umgewandelt und ihre Verwaltung dem Sekretär des deutschen Konsuls übertragen. Sie hatte viel

unter den Wirren und Bürgerkriegen zu leiden. Im Jahre 1889 wurde das Konsulatsgebäude durch Feuer zerstört; die Postagentur blieb dabei nicht verschont. Die unklaren politischen Verhältnisse warfen ihre Schatten auch auf den Betrieb der Postagentur. Obschon sie in den Weltpostverein einbezogen war, zogen die australischen Kolonien und auch die Vereinigten Staaten Amerikas es vor, ihre für Samoa bestimmten Briefposten nicht der deutschen Postagentur, sondern dem samoanischen Postmeister und Photographen zuzuführen. Den wenig erfreulichen und befriedigenden postalischen Zuständen wurde nach Herstellung geordneter Verhältnisse ein Ende gemacht. Die Reichspostverwaltung gab der Munizipalpost den Laufpaß und ihren Inhaber seinem Gewerbe wieder, das er hoffentlich besser verstanden hat als den internationalen Postdienst. Seitdem entwickelte sich die deutsche Postanstalt derart, daß sie in ein „Postamt" umgewandelt werden mußte, dessen Verwaltung ein Fachbeamter übernahm, der in neuester Zeit sogar eine Hilfskraft erhalten hat.

Nicht minder ereignisreich war das Schicksal der Postdampfschiffsagentur in Tongatabu. Die Verwaltung des „Königreichs" ging in der Bekämpfung deutscher Posteinrichtungen nicht mit Schwert und Feuer vor, sondern auf rein gesetzlichem Wege. Es wurde nämlich für das gesamte „Königreich" ein Gesetz erlassen, welches die Einrichtung eines Landespostdienstes für die Tongainseln verfügte und die Ausübung jedes anderen Postdienstes untersagte. Infolgedessen konnte die Agentur bezüglich der ihr übertragenen Vermittelung des Briefversendungsverkehrs für die deutschen Postdampfer überhaupt nicht in Wirksamkeit treten; sie mußte sich auf den Paketverkehr beschränken, auf den sich das Monopol nicht erstreckte. Das lohnte aber nicht, und deshalb wurde die Agentur im Laufe der Zeit aufgehoben. Die Beförderung der Postsachen nach Neuguinea und dem Bismarckarchipel lag anfänglich in den Händen der Firma James C. Baird in Cooktown. Diese Einrichtung war indes für den allgemeinen Verkehr auf die Dauer nicht haltbar, überdies auch für den Dienst der Neuguinea-Kompagnie selbst mit mancherlei Unzuträglichkeiten verknüpft. Die Gesellschaft entschloß sich daher zunächst, selbst eine regelmäßige Dampferverbindung zwischen Cooktown und dem Schutzgebiete einzurichten. Als dies geschehen war, beantragte sie bei der Reichspost-

verwaltung die Herstellung eines geregelten Postdienstes. Dem Wunsche sollte nach Möglichkeit entsprochen werden. Für die Errichtung von Postagenturen kamen zunächst fünf Orte in Betracht: Finschhafen — Sitz der Verwaltung —, Constantinhafen, Hatzfeldthafen, Kerawara und eine Station am Augustafluß. In den vier ersten Orten traten im Februar 1888 Postagenturen ins Leben, deren Verwaltung der Neuguinea-Kompagnie unter eigener Verantwortlichkeit überlassen wurde. Von Bestand sind sie nicht gewesen; mit dem Eingehen der Stationen hörten die Postanstalten von selbst auf. Zurzeit bestehen in Kaiser-Wilhelmsland Postanstalten in: Stephansort, Friedrich-Wilhelmshafen und Berlinhafen. Im Bismarckarchipel begann eine Postagentur in Herbertshöhe im September 1890 ihre Tätigkeit, deren Verwaltung später einem Fachbeamten übertragen worden ist, dem zugleich die Leitung des Postdienstes in dem ganzen Archipel obliegt.

Der Verkehr mit den Marschallinseln wurde früher durch Segelschiffe vermittelt, welche in unregelmäßigen Fristen von und nach Sydney, Auckland, San Francisco, Honolulu, Lissabon und Manila fuhren und die Briefe von und nach den Marschallinseln mitnahmen. Später ist die Verbindung nach und nach verbessert worden. Eine Postagentur wurde in Jaluit 1889 eingerichtet.

Von den Postanstalten auf den Marianen-, Palau- und Karolineninseln — Ponape, Saipan und Yap — ist besonders letztere, auf den Westkarolinen gelegene Postagentur durch Legung des deutsch-niederländischen Kabels von Bedeutung geworden, wie bei der Telegraphie noch erörtert werden wird.

B. Westafrika: Kamerun, Togo, Deutsch-Südwestafrika.

Die an den westafrikanischen Küstenplätzen errichteten deutschen Ansiedelungen waren für ihren Verkehr mit der Heimat früher fast ausschließlich auf die Benutzung der britischen Dampferlinien der Steam Ship Company und der British and African Steam Navigation Company angewiesen. Dieses bedeutete regelmäßig einen Umweg über Liverpool. Eine Änderung dieses Zustandes trat erst ein, als im Jahre 1882 von der Reederei Woermann in Hamburg eine regelmäßige Dampfschiffsverbindung zwischen Hamburg und mehreren an der Westküste Afrikas gelegenen Plätzen eingerichtet wurde.

Diese Linie bot für die Beförderung von Postsendungen den wesentlichen Vorteil, daß ihre Schiffe in denselben Zeiträumen die Fahrten von Hamburg aus zurücklegten, wie die britischen Schiffe von Liverpool aus. Hierin lag ein dreifacher Gewinn: 1. eine Zeitersparnis, 2. Wegfall der Zahlung von Transitgebühren an England, 3. die Übermittelung der deutschen Korrespondenz durch deutsche Schiffe. Die Reichspostverwaltung traf daher bald nach der Eröffnung der Woermannlinie mit dem Unternehmer eine Verabredung, auf Grund deren ihm die Beförderung von Briefsendungen zwischen Deutschland und den Anlegeplätzen an der Westküste Afrikas gegen Vergütung der im Weltpostvertrage vorgesehenen Seetransitgebühren sowie unter der Vergünstigung zugestanden wurde, daß die Schiffe die Bezeichnung „Postdampfer" führen durften. Die Beförderung erfolgte in beiden Richtungen mittels sogenannter „Korrespondenzpakete". Die Sendungen mußten in den afrikanischen Anlaufhäfen von den Empfängern an Bord der Schiffe abgeholt werden; es fehlten ja die Landespostanstalten, welche in Anspruch hätten genommen werden können.

Um den Ansiedlern in den Anlegehäfen die Einlieferung der Sendungen tunlichst zu erleichtern und ihnen die vollständige Frankierung der Briefsendungen zu ermöglichen, wurden die Führer der Woermanndampfer ermächtigt, auf der Rückreise nach Europa Briefsendungen jeder Art zur Beförderung anzunehmen und auf Wunsch der Absender mit Postwertzeichen der deutschen Reichspostverwaltung zu frankieren. Auf die in solcher Weise eingelieferten Sendungen nach Deutschland, sowie auf Sendungen aus Deutschland nach Westafrika kamen bei der Beförderung mit deutschen Postdampfern die Portosätze des Weltpostvereins in Anwendung.

Mit der fortschreitenden Entwickelung der Handels- und Familienbeziehungen zwischen Deutschland und Westafrika trat auch bald das Bedürfnis hervor, die Wirksamkeit der deutschen Post auf einen regelmäßigen Austausch von Paketsendungen auszudehnen. Zu diesem Zwecke wurde unterm 27. Mai 1885 zwischen der Reichspostverwaltung und der Reederei Woermann eine Übereinkunft wegen Beförderung von Paketsendungen bis 5 kg nach und aus den Anlegeplätzen abgeschlossen. Nach Inhalt dieses Übereinkommens übernahm die genannte Reederei außer der Beförderung der Sendungen nach und aus Afrika

auch die Verpflichtung zur Annahme der bei ihren Agenturen im Auslande oder an Bord der Postdampfer eingelieferten Paketsendungen, sowie die Zuführung der Pakete aus Deutschland an die Empfänger in Afrika durch Vermittelung ihrer Agenten.

Es leuchtet sofort ein, daß es sich mit solchen Einrichtungen nur um einen Notbehelf handeln konnte. Die Zuführung der Briefschaften seitens der Ansiedler war, wenn der Dampfer weit in See ankern mußte, sehr schwierig, bei hoher See sogar unmöglich. Die Aushändigung der Postsendungen war mit unseren Begriffen von Sicherheit und Wahrung des Briefgeheimnisses nicht in vollem Umfange vereinbar. Denn die ankommenden Briefsäcke mußten an Bord geöffnet, der Inhalt mußte ausgeschüttet und nun jedem Empfänger überlassen werden, sich seine Briefschaften herauszusuchen. Inzwischen wurden durch das Eingreifen der Reichsregierung bei der Gebietsverteilung in Westafrika die Verhältnisse mehr und mehr geklärt und insbesondere die Gebiete von Kamerun und Togo unter deutschen Schutz gestellt. Die Rechtsverhältnisse in den deutschen Schutzgebieten wurden durch das Reichsgesetz vom 17. April 1886 geregelt. In **Kamerun** wurde ein kaiserlicher Gouverneur eingesetzt und eine geordnete deutsche Verwaltung gegründet. Die Beziehungen zwischen den Schutzgebieten und dem Mutterlande nahmen an Umfang und Bedeutung rasch zu. Daraus ergab sich auch für die Postverwaltung die Notwendigkeit, die postalischen Einrichtungen daselbst in eine festere Gestalt zu bringen. Am 1. Februar 1887 wurde in Kamerun ein deutsche Postagentur eingerichtet, deren Verwaltung ein im Dienste des Gouverneurs stehender Gärtner übernahm. Das Schutzgebiet wurde bald nach Eröffnung der Postagentur in den Weltpostverein aufgenommen; es wurden alle anderen Erleichterungen des Weltpostvertrages und der Nebenabkommen auf Kamerun ausgedehnt, so daß die freie Entwickelung nicht mehr gehindert war. Sie ist in erfreulicher Weise eingetreten, so daß es schon im folgenden Jahre — 1888 — notwendig wurde, die Wahrnehmung des Postdienstes einem Fachbeamten zu übertragen. Dies machte auch die Bedeutung Kameruns als Mittelpunkt der postalischen Beziehungen im Gebiete von Oberguinea notwendig. Infolgedessen wurde nach Verständigung zwischen der Reichspostverwaltung und dem Auswärtigen Amt ein Postsekretär

nach Kamerun entsandt, der, soweit es die Postdienstgeschäfte erlaubten, nebenbei als Gouvernementssekretär beschäftigt werden sollte. Nachdem infolge des zwischen der deutschen und der britischen Regierung unterm 7. Mai 1885 geschlossenen Übereinkommens die an der Küste von Kamerun gelegene Ambasbai und das die Bai umgebende Gebiet dem Schutzgebiet von Kamerun einverleibt war, mußte auch in diesem Teile eine Postanstalt eingerichtet werden, der sich hierzu wegen der vorzüglichen Hafenanlage auch gut eignete. Es trat am 24. Dezember 1888 die Postagentur in Victoria ins Leben, deren Bezirk sich von dem Rio del Rey bis Bimbia erstreckte. Bei der Einrichtung weiterer Postanstalten mußte man sich zunächst noch auf das Küstengebiet beschränken. Bevor im Innern an die Einrichtung von Postanstalten gedacht werden konnte, mußten erst Wege geschaffen werden. Dies ist der Regierung in Kamerun gelungen. Eine der hergestellten großen Straßen führt von Kribi über Lolodorf und Jaunde nach Joko. Hand in Hand damit ging die Einrichtung von Postagenturen und von Botenpostlinien, so daß das Schutzgebiet Kamerun jetzt mit einem der wirtschaftlichen Erschließung entsprechenden Netz von Posteinrichtungen durchzogen ist. Der Hauptort heißt auf Verfügung der Regierung seit 1901 Duala. Hier besteht ein „Postamt", dessen Vorsteher das ganze Postwesen von Kamerun zu leiten hat.

Togo.

Ähnlich wie in Kamerun gestalteten sich die Verhältnisse in Togo. Das Schutzgebiet von Togo umfaßt denjenigen Küstenstrich an der Westküste von Afrika, welcher zwischen der Goldküste und Lagos gelegen ist; im Osten und Norden grenzt französischer Besitz — Dahome —, im Westen englischer. Die Küstengliederung ist sehr gering, daher auch Mangel an benutzbaren Häfen. Die Schiffe müssen weit draußen auf hoher See vor Anker gehen, die schwere Brandung wird noch gefährlicher durch gefürchtete Stürme. Der Hauptort des Schutzgebietes hieß früher Kleinpopo, jetzt ist er in „Anecho" umgetauft. Die Postsachen mußten früher über Land nach Quittah, auf englischem Gebiet, geschafft und auch von dort abgeholt werden. Den Botendienst versahen die Haussahs, die Polizisten des Schutzgebietes; in Porto Seguro, Bagida,

Lome und Danoe wechselten die Boten. Auf die Dauer war die Entziehung der Haussahs von ihrem eigentlichen Dienst nicht durchführbar. Es wurde deshalb im Sommer 1888 eine Privatbotenpost unter Benutzung der Boten der von der Bremer Firma F. M. Victor Söhne unterhaltenen Faktoreien eingerichtet. Diese Botenpost war nicht nur billiger, sondern auch regelmäßiger und schneller. Die Reichspostverwaltung behielt sie bei, als am 1. März 1888 in Kleinpopo eine Postagentur eingerichtet wurde, deren Verwaltung der Vorsteher des Zollamts übernahm. Der Gang der Botenpost wurde so eingerichtet, daß die Boten sowohl von Kleinpopo als auch von Quittah in je 14 Tagen dreimal abgefertigt wurden. Die Marschzeiten wurden in einem Buche verzeichnet. Um den Boten einen amtlichen Charakter zu geben, wurde denselben ein Abzeichen in Gestalt einer am Arm zu tragenden schwarz-weiß-roten Binde und einer weißen Mütze verliehen und in den unterwegs gelegenen Orten bekannt gemacht, daß die mit solchen Abzeichen versehenen Boten unter dem besonderen Schutz der Regierung ständen, und daß Angriffe auf sie mit schweren Strafen geahndet würden. Dieser Talisman hat ausgereicht, um Boten und Post die nötige Sicherheit zu gewähren. Die Postagentur in Kleinpopo erhielt von 1897 ab die Bezeichnung „Postamt", wurde aber 1900 wieder in die Klasse der Postagenturen eingereiht, als Lome Sitz der Regierung wurde und schon dadurch Anspruch auf die Hauptpostanstalt hatte. Gleichzeitig wurde in Lome ein neues, eigens für Postzwecke erbautes Mietsposthaus, eins der stattlichsten Gebäude im Orte, bezogen. Zwischen Kleinpopo und Lome liegen die Stationen Bagida und Porto Seguro. Hier wurden Briefkasten aufgestellt, amtliche Verkaufsstellen für Postwertzeichen eingerichtet. Mit dem Beginn des Eisenbahnbaues erhielt auch Agome Palime eine Postagentur.

Deutsch-Südwestafrika.

Deutsch-Südwestafrika umfaßt die zwischen der Kapkolonie und den portugiesischen Besitzungen von Angola gelegenen Länder: Großnamaqualand, Damaraland und den südlichen Teil des Ovambolandes. Das Land hat eine Ausdehnung von über 835 000 qkm, übertrifft an Größe also Deutschland fast um zwei Drittel. Die ersten Erwerbungen wurden 1883 durch

den Bremer Kaufmann Franz Adolf Lüderitz gemacht, am 24. April 1884 telegraphierte der Reichskanzler Fürst Bismarck an den deutschen Konsul in Kapstadt, daß die Niederlassungen unter dem Schutze des Reiches ständen. Bald darauf wurde unter dem Schutze deutscher Kriegsschiffe längs der ganzen Küste die deutsche Flagge gehißt. Eine Reihe blutiger Wirren hat schon früh die friedliche Entwickelung der Kolonie gestört und aufgehalten. Hierunter hatte auch die Schaffung eines geordneten Postwesens schwer zu leiden. Anfangs wurden Postsendungen nach und von dem Schutzgebiete durch den zwischen Kapstadt und Walfischbai verkehrenden Schoner „Louis Alfred" in unregelmäßigen Fristen befördert. Der Verkehr zwischen Walfischbai und den verschiedenen Ansiedelungen wurde durch Boten oder auch durch die von den Missionaren unterhaltenen Verbindungen vermittelt. Es konnte nur unter Aufwendung hoher Kosten geschehen. Nachdem die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse wenigstens einigermaßen geordnet waren, wurden von der Reichspostverwaltung die ersten Schritte zur Regelung der postalischen Beziehungen getan. Das Schutzgebiet wurde zum Beitritt zum Weltpostverein angemeldet und am 16. Juli 1888 eine Postagentur in Otjimbingue, dem Sitze des Reichskommissars, errichtet. Die Verwaltung übernahm der Polizeimeister v. Goldammer; seine Postlaufbahn war im buchstäblichen Sinne des Wortes dornenvoll. Die kriegerischen Wirren, die seit den fünfziger Jahren zwischen den Eingeborenen, den Hottentotten und Hereros herrschten, nahmen einen bedrohlichen Charakter an, als den Hottentotten in Hendrik Witboi ein Führer erstand, der es sich zur Aufgabe machte, Herr der gesamten hottentottischen Heerscharen zu werden und die anderen Stämme, vor allem aber die Hereros zu vernichten. Witboi, energisch und entschlossen, hatte es verstanden, sich den Anschein eines von Gott gesandten Helden zu geben, er selbst, mystisch-religiös angehaucht, soll sich sogar für einen Messias gehalten haben, was ihn nicht abhielt, sich am Viehdiebstahl und sonstigen Spitzbübereien tatkräftig zu beteiligen. Der deutschen Schutzherrschaft standen nicht die nötigen Kräfte zur Verfügung Ordnung zu schaffen. Als der erwartete Schutz ausblieb, war der Häuptling der Herero so verstimmt, daß auch er sich gegen die Deutschen wenden wollte. In dieser kritischen Lage blieb dem Reichskommissar nur übrig, Otjimbingue am 1. Dezember 1888

zu verlassen; mit ihm wanderte der Postagent v. Goldammer. Sie wandten sich nach der Walfischbai; hier war ein englisches Postamt in Betrieb, so daß die deutsche Postagentur nicht ins Leben treten konnte. Als die deutsche Schutztruppe Verstärkung erhalten hatte, kehrte Goldammer nach Otjimbingue zurück und eröffnete trotz der herrschenden Unsicherheit wieder die Postagentur. Auch diesmal war die Tätigkeit nur von kurzer Dauer; er mußte ein zweites Mal fliehen. Er floh nicht weit. In Garinuat unter einem Dornstrauch schlug er sein Postbureau in einer Hütte auf. Unverdrossen und wohlgelaunt, nie rastend und nie versagend, immer zur Hilfe bereit, versah der anspruchslose Beamte, ein Muster deutscher Pflichttreue, Hingabe und Arbeitsfreudigkeit, seinen Dienst, umgeben von Kriegswirren, in seiner Strauchhütte allen Stürmen der Steppe ausgesetzt. Auf Wildpfaden quer über Berg und Tal, durch Wildnis und Wüste sorgte er für Beförderung der Post zur Küste. Auch in Garinuat war seines Bleibens nicht; er floh nach Tsaobis. Die Lage wurde immer gefährlicher, Witboi und seine Scharen streiften überall umher und brannten die Hütten der Eingeborenen nieder. Zwar war bisher die Postagentur verschont geblieben, aber es fehlte doch jegliche Sicherheit namentlich auch für die Beförderung der Post. Im November 1891 wurde daher die Postagentur nach Windhoek verlegt, wo die Schutztruppe festen Fuß gefaßt hatte. Witboi wurde am 9. September 1894 von Major Leutwein in der Naukluft besiegt, es traten geordnete Zustände ein, die Post konnte ihrer friedlichen Aufgabe unangefochten gerecht werden. Es gab zwar noch mancherlei Zwischenfälle, z. B. Brand im Hause der Postagentur, der vier Eingeborenen das Leben kostete; aber es konnte wenigstens ein Plan für die Zukunft gefaßt werden. Eine andere Postanstalt war in dem weiten Schutzgebiet nicht vorhanden. Die vorkommenden Postsachen wurden durch Missionare oder andere gelegentliche Boten befördert. Sie wurden, damit sie bei der britischen Postanstalt in Walfischbai oder in der Kapkolonie aufgeliefert werden konnten, meist mit englischen Freimarken frankiert — ein unhaltbarer Zustand, unwürdig zugleich. Seit Mitte Mai 1893 legten deutsche Dampfer in Swakopmund an. Es war nun an der Zeit, einen Fachmann hinauszusenden, der ein geordnetes Postwesen herzustellen hatte. Das geschah im Frühjahr 1895.

Und nun sehen wir nacheinander eine ganze Reihe von Postanstalten entstehen, u. a. in Swakopmund, Otjimbingue, Omaruru, Okahandja, Gibeon, Keetmannshop, Lüderitzbucht, Warmbad, Cap Croß, Rehoboth. Neben diesen Postagenturen wurden noch auf zahlreichen Stationen Posthilfsstellen eingerichtet, von denen mehrere sich zur Postagentur entwickelt haben. Die Postanstalt in Windhoek wurde in ein Postamt umgewandelt, dessen Vorsteher die Leitung des gesamten Post- und Telegraphenwesens in dem ausgedehnten Schutzgebiete obliegt.

Deutsch-Ostafrika.

Wie an der Westküste des schwarzen Erdteils, so standen auch an der Ostküste die ersten Versuche, deutsche Posteinrichtungen ins Leben zu rufen, unter einem wenig günstigen Stern. Die ungewiß abgegrenzten Besitzverhältnisse, die Wankelmütigkeit des Sultans von Sansibar und endlich der Aufstand der von den Arabern aufgewiegelten Küstenbevölkerung hinderten die Wirksamkeit der Postanstalten und ihre weitere Entwickelung.

Die erste deutsche Postanstalt wurde am 23. November 1888 in Lamu (Wituland) errichtet. Bei Übernahme der deutschen Schutzherrschaft sah es hier mit den Posteinrichtungen eigentümlich aus. Die Briefsäcke, welche mit den Dampfern der British-Indialinie in Lamu eingingen, wurden dem dortigen Zollbeamten übergeben. Er war Inder, der europäischen Schrift nicht mächtig, und beschränkte infolgedessen seine postalische Tätigkeit darauf, daß er die Säcke öffnete, den Inhalt auf den Boden ausschüttete, und es nunmehr dem briefbedürftigen Publikum überließ, sich die Postsachen herauszusuchen. Nicht minder eigenartig waren die Einrichtungen für die Auflieferung der Postsendungen. In der Mitte des Zolldienstzimmers stand eine Kiste, die durch ein Brett in zwei Teile geteilt war. Der eine Teil diente zur Aufnahme der nach Norden, der andere für die nach Süden abzusendenden Briefe. Einschreibbriefe waren überhaupt nicht zugelassen. Wer auf solche Sendungen Wert legte, mußte die Hilfe eines Bevollmächtigten in Sansibar in Anspruch nehmen. Die deutsche Postagentur machte zwar diesem Zustande ein Ende, aber der Bestand war nicht von langer Dauer; nach dem Inkrafttreten des bekannten deutsch-englischen Abkommens mußte die Tätigkeit eingestellt werden. Die Postanstalt wurde Ende März 1891 aufgehoben. In Sansibar

wurde am 27. August 1891 eine Postagentur eröffnet. Es war dies notwendig, weil der Plan bestand, das Festland von Afrika mit Sansibar durch ein Kabel zu verbinden und hierdurch den Anschluß an das Weltkabelnetz zu erreichen. Ferner sollte von Sansibar aus das ganze Postwesen an der Küste organisiert werden. Das Kabel wurde fertiggestellt, die Postagentur trat in Wirksamkeit, dann kam das Abkommen mit England und die deutsche Postagentur konnte ihre Geschäftsräume schließen — merkwürdigerweise wurde der französischen Postanstalt das Fortbestehen gestattet.

Es blieb jetzt nur übrig, das Augenmerk zunächst auf die Küste zu richten, deren Hafenorte durch die neue Postdampferlinie regelmäßige Verbindungen erhalten hatten. Dar es Salam und Bagamoyo hatten schon Postagenturen erhalten. Nachdem Wißmann den Araberaufstand rasch und gründlich niedergeschlagen hatte, herrschte Ruhe und Sicherheit an der Küste. Die Schutz- und Polizeitruppe sorgte für Sicherung der Karawanenstraßen. Infolgedessen belebte sich der Unternehmungsgeist, entwickelte der Handel eine lebhaftere Tätigkeit. Hierzu kam, daß die Dampfer der Ostafrikalinie nicht nur in Tanga, Dar es Salam und Lindi anlegten, sondern auch auf Zweiglinien Fahrten an der Küste mit Anlaufen der bedeutenderen Plätze unterhielten. Hierdurch war der Plan für die Einrichtung von Postanstalten gegeben. Dar es Salam und Bagamoyo liegen ungefähr in der Mitte der langgestreckten Küste; sie boten mit ihren beiden Postanstalten die nötigen Stützpunkte bei dem weiteren Vorgehen. Zunächst wurde die Postagentur in Dar es Salam in ein „Postamt" umgewandelt, mit weitgehenden Befugnissen ausgestattet und ihm das ganze Postwesen Deutsch-Ostafrikas unterstellt. Anfangs in einem von einem Inder angemieteten Gebäude untergebracht, machte sich schon bald das Bedürfnis nach größeren Räumen fühlbar; es wurde vom Gouvernement ein Gebäude eigens für Postzwecke hergestellt und an die Postverwaltung vermietet. Von 1891 ab wurde mit der Errichtung weiterer Postanstalten planmäßig vorgegangen: nördlich in Tanga (5. Mai 1891), Saadani (25. Mai 1892), Pangani (15. Juni 1892); südlich in Lindi (17. Mai 1891), Kilwa (14. April 1892), Mohorro (1. Februar 1894), Mikindani (30. Oktober 1894). Damit war schon viel erreicht: die Niederlassungen an der Küste waren für den postalischen Ver-

kehr auf eigene Füße gestellt, die Vermittelung der Briefposten war nicht mehr auf die Dienste fremdländischer Gesellschaften hingewiesen.

Für den Postverkehr im Innern Ostafrikas waren zunächst noch einfachere Einrichtungen ausreichend. Es genügten Postagenturen mit beschränkten Befugnissen, eine größere Zahl trat auf Militärstationen ins Leben, z. B. in Bukoba, Kilimatinde, Kilossa, Langenburg, Moschi, Muapua, Muanza, Tabora. In den folgenden Jahren ist dem Bedürfnis entsprechend hiermit weiter vorgegangen worden. Durch den Bau der Usambarabahn war die Errichtung der Postagenturen in Muhesa (März 1900) und Korogwe (1902) bedingt. Aus der kurzen Schilderung erhellt, daß die Posteinrichtungen in den deutschen Kolonien den Verkehrsbedürfnissen nicht nur gefolgt, sondern, wenn man den allgemeinen Entwickelungsgang der Kolonien als Maßstab anlegt, sogar vorausgeeilt sind. Die Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen werden an anderer Stelle besprochen werden.

Verkehrsumfang und Taxen.

Das Bestreben der Reichspostverwaltung geht darauf hinaus, die Verkehrsbeziehungen zu unseren Kolonien so vollkommen wie möglich zu gestalten Sämtliche deutsche Schutzgebiete sind dem Weltpostverein hinsichtlich des Hauptvertrages beigetreten. Erweist sich die Einführung irgendeines Dienstzweiges als nötig, so wird nicht damit gezögert, diesen Dienst bald einzuführen. Eine solche fortgesetzte Ausgestaltung des Verkehrswesens ist von hohem Wert. Denn ganz abgesehen davon, daß sie unseren Landsleuten, Kolonisten, Kaufleuten, Beamten, Soldaten und Missionaren das Leben dort draußen erträglicher macht und dafür sorgt, daß sie die weite Entfernung von der Heimat nicht so schwer empfinden, sind solche Vervollkommnungen im Verkehrswesen wichtige Kulturfaktoren und tragen bedeutend dazu bei, weltferne Gegenden dem deutschen Geist zu erschließen und mit ihm zu durchdringen. Freilich ist die Einführung neuer Dienstzweige recht oft noch von der Gunst der Verhältnisse abhängig. Es ist klar, daß ein Paketdienst in einer Kolonie nicht eingeführt werden kann, wenn es keine Beförderungsmittel dafür gibt, oder daß ein Wertdienst nicht wahrgenommen werden kann, wenn die Möglichkeit, die Wertsendungen vor Verlust zu schützen, nicht vorhanden ist. So-

bald aber die Schwierigkeiten beseitigt sind, geht die Reichspostverwaltung mit der Verbesserung des Verkehrs durch Erweiterung der Versendungsbefugnisse vor.

In einem Punkte sind alle deutschen Schutzgebiete anderen weit überlegen, nämlich in den billigen Portosätzen. Während in den Kolonien anderer Länder, abgesehen von England, die Weltpostvereinssätze gelten und zuweilen sogar ein Zuschlag erhoben wird, gelten seit dem 1. Mai 1899 für den Briefverkehr zwischen Deutschland und den Schutzgebieten, sowie der Schutzgebiete untereinander die Portosätze des inneren deutschen Verkehrs. Der wohltätige Einfluß dieser Einrichtung hat sich bald in der Zunahme des Verkehrs gezeigt, wodurch die erheblichen finanziellen Opfer, die mit der Einführung verbunden waren, etwas ausgeglichen werden.

Postverbindungen.

Die Postverbindungen der deutschen Schutzgebiete mit der Heimat werden zum größten Teil durch deutsche Schiffe hergestellt. In dieser Hinsicht bestehen keine Schwierigkeiten. Sie fangen erst an mit der Herstellung von Postverbindungen nach dem Innern und für Westafrika schon mit der Landung. Hier fehlt es an natürlichen Häfen. Die Küste ist flach. Die auflaufenden Wellen brechen etwa 200 m vom Strande und erzeugen hier die gefährliche Brandung. Die Schiffe müssen weit draußen vor Anker gehen. Den Verkehr zwischen ihnen und dem Lande vermitteln kleine Brandungsboote, die in mühseliger und gefahrvoller Fahrt den Weg durch die Brandung nehmen; manche Bootsladung fällt dabei den tosenden Wellen zum Opfer. Die Post ist vorsichtig verpackt, um sie vor Durchnässung zu schützen. Besser sind die Verhältnisse durch den Bau von Landungsbrücken geworden, die weit ins Meer hineinragen und den Verkehr mit den Schiffen erleichtern. In Ostafrika liegen die Verhältnisse in dieser Hinsicht viel günstiger.

Für die Beförderung nach dem Inneren fehlt es meistens an natürlichen Wasserstraßen und vor allen Dingen an einem ausgebauten Wegenetze. Als Beförderungsmittel werden an der Küste tunlichst vorhandene Dampfschiffe benutzt, ferner die wenigen Eisenbahnen, die aber nur für verhältnismäßig noch kleine Strecken in Betracht kommen. Meistens muß von den landesüblichen Beförderungsmitteln Gebrauch gemacht werden.

In Marokko wird die Verbindung zwischen den einzelnen Plätzen, soweit nicht geeignete Schiffe eine günstige Gelegenheit bieten, durch eingeborene Boten hergestellt, die zu bestimmten Zeiten von einem Postamt zum anderen abgehen und die Briefpakete in einem wasserdichten, versiegelten Beutel mit sich führen. Der Bote verpackt diesen Beutel in eine aus Stroh geflochtene Tasche. Zur Sicherung der Ladung wird alles vermieden, was den Postboten als solchen kenntlich machen und ihn zum begehrenswerten Angriffsobjekt für die umherziehenden Räuberbanden machen kann. Und doch kommen Beraubungen von Zeit zu Zeit vor. In einigen Fällen sind die Briefposten geöffnet und durchsucht, ohne daß die Räuber etwas an sich genommen haben. In einem anderen Falle sind einige Briefsendungen in Verlust geraten. Ein anderes Mal haben die Räuber die ganze Post behalten und obendrein den Boten seiner Kleider beraubt. Mit Rücksicht auf diese Unsicherheit der Straßen ist die unbedingte Ersatzverbindlichkeit der Reichspostverwaltung ausgeschlossen. Die Entfernungen zwischen den einzelnen Orten sind sehr bedeutend. So ist z. B. das am weitesten nördlich gelegene Tanger von dem südlichsten Postort Mogador 678 km entfernt, auf welcher Strecke noch fünf andere Plätze mit deutschen Postanstalten liegen. Von Tanger nach Alkassar sind es 96 km, von dort nach Fes weitere 154 km, von Mazagan nach Marrakesch 205 km usw. Durchschnittlich legen die Boten in 24 Stunden etwa 90 km zurück, doch dürfen sie dann mit nicht mehr als ungefähr 10 kg belastet sein. Bei den großen Entfernungen, bei dem Einfluß, den Wetter, Ebbe und Flut auf die Beschaffenheit und Gangbarkeit der Wege ausüben, sind Verspätungen an der Tagesordnung.

Togo besitzt zwei Eisenbahnen. Die eine ist die 45 km lange Küstenbahn, die alle wichtigen Handelsplätze am Gestade verbindet; die andere ist die Binnenbahn, welche sich durch ganz Südtogo bis zum Gebirge fortzieht. Die Verwendung tierischer Zugkraft ist in Südtogo wegen der Tsetsefliege nicht möglich. Die landesübliche Beförderung ist die auf den Köpfen der Träger. Es werden in der Regel Boten von beiden Endpunkten ausgeschickt, welche sich in der Mitte der Strecke treffen, die Postsachen austauschen und dann alsbald zurückkehren.

In Kamerun bewegt sich der Verkehr der Küstenorte untereinander ausschließlich zur See. Die Postverbindungen

nach dem Innern werden zum Teil auf dem Wasserwege hergestellt, so auf dem Croßfluß über Oldcalabar; nach und von Garua und dem deutschen Tschadseegebiet auf Niger und Benuë über Forcados — Lokodja — Yola. Außerdem bestehen zwei große Landlinien. Einschneidende Verbesserungen wird die Kameruner Zentralbahn bringen, die Duala mit den Manengubabergen verbinden soll.

Nach Deutsch-Südwestafrika sind die regelmäßigen Verbindungen wesentlich verbessert worden. Es sind zwischen Kapstadt, Lüderitzbucht und Swakopmund 14tägige Fahrten eingerichtet, die in Kapstadt mit einem Tage Spielraum den Anschluß an die britischen Postdampfer von und nach Europa herstellen. Die Fahrt zwischen Kapstadt und Swakopmund ist in längstens sieben Tagen ausführbar, eine Frist, die in der schlechten Jahreszeit vom 1. Mai bis 31. Juli in Anbetracht der häufigen Unpassierbarkeit der Barren und der durch hohe Brandung erschwerten Landung sich bis zu neun Tagen ausdehnen kann. In Verbindung mit den Dampfern der Woermannhauptlinie, der Woermannlinie II und der Ostafrikalinie hat das Schutzgebiet monatlich fünf regelmäßige Verbindungen mit der Heimat.

Auf dem Hauptkurse Swakopmund-Windhoek wird die Post durch Vermittelung des Eisenbahnpersonals befördert. Nachdem im Norden und Osten des Schutzgebietes die Verhältnisse in bezug auf die Besetzung der Militärstationen eine gewisse Stetigkeit angenommen haben, sind zur Beförderung der Post folgende reitende Relaisposten eingerichtet worden:

1. Zwischen Karibib und Grootfontein mit den Stationen Karibib, Omaruru, Etaneno, Outjo, Raidans, Otawi, Orupupu und Grootfontein. Die Relaisposten gehen von Karibib zweimal wöchentlich ab; die 466 km lange Strecke wird in sechs Tagen zurückgelegt.

2. Zwischen Windhoek und Gobabis mit den Stationen Windhoek, Seeis, Otjiwero, Gr. Witolei und Gobabis, zweimal wöchentlich, Beförderungsdauer bei einer Entfernung von 228 km nur 38 Stunden.

3. Im Süden zwischen Lüderitzbucht und Keetmannshoop verkehren neben den alle zehn Tage zur Ablassung kommenden Postkarren Eilreiter des Hauptquartiers in Zeitabständen von

zwei bis fünf Tagen, die die 246 km lange Strecke in drei Tagen zurücklegen.

Infolge dieser Einrichtungen ist erreicht worden, daß die Beförderung von Briefsendungen aus Deutschland nach Keetmannshoop teilweise nur 35—37 Tage in Anspruch genommen hat. Mit diesen Relaisposten werden an erster Stelle Briefe und Postkarten für die Truppen, soweit der Platz ausreicht, auch für andere Personen befördert. Es handelt sich also vorzugsweise um Verbindungen im militärischen Interesse. Gewöhnlich sind Ausgangspunkte für Landpostkurse: Karibib über Omaruru nach Outjo, von Outjo nach Grootfontein. Okahandja über Waterberg nach Otawi; Windhoek nach Haris und Gobabis, über Rehoboth, Kuis, Gibeon, Keetmannshoop und Warmbad bis zur Grenze. Neben Botenposten verkehren Karrenposten. Reich und wechselvoll sind hierbei die Erfahrungen gewesen. Für den Anfang genügten zur Beförderung je ein bis zwei eingeborene Fußboten. Der Eingeborene hat eine fast abergläubische Scheu vor Briefen und Geschriebenem. Das macht ihn zuverlässig. In der Regel ist die Beschäftigung nicht von langer Dauer gewesen. Der Neger liebt es nicht, längere Zeit von Hause zu sein; manchmal verleidet ihm auch die Eitelkeit den Dienst. Solange seine Bekleidung und sein Reichtum aus Schurzfell und dem Kirri bestehen, hat er vor dem Weißen mit Rock und Hose Ehrfurcht. Gestattet ihm aber der Lohn, für schweres Geld im nächsten Laden ein Hemd oder gar eine Hose oder einen Hut zu erstehen, so wird aus ihm sofort ein „Baas", der sich zu vornehm dünkt, selbst noch etwas zu tun. Anfangs nimmt er sich einen Stammgenossen, der selbst noch nicht glücklicher Besitzer eines Hemdes oder einer Hose ist, zum Tragen des Postbeutels an. Doch währt solche Herrlichkeit nicht lange, da die Verpflegung, die ihm die Post mit auf den Weg gibt, mit dem „Bambusen" geteilt werden muß; infolgedessen ist bald Schmalhans Küchenmeister. Das wirkt auf ihn, der gern oft und gut ißt, so niederdrückend, daß er sein Amt als Postbote aufgibt.

Zu den Zeiten François machte man Versuche mit den Reitochsen und später mit den im Jahre 1899 eingeführten Kamelen. Der Reitochse genügt bei kurzen Entfernungen, die in einem Tagesmarsch zurückgelegt werden können, versagt aber bei den großen Strecken, wie sie meistens vorkommen.

Denn der Ochse, so verschrien er vielleicht wegen seiner Dummheit sein mag, weiß auch sehr bald das wenig Erfreuliche seiner Beschäftigung als Tragochse zu erkennen, zumal, wenn der Treiber es sich auf seinem Rücken bequem zu machen beliebt. Ist dem Ochsen auf einem Ruheplatz erst einmal seine Bürde abgenommen worden, dann lehnt er mit Hilfe seiner ihm von der Natur geschenkten Verteidigungsmittel eine neue Belastung dankend ab. Will daher der Treiber, der gegen solches Sträuben ohne Hilfe dritter machtlos ist, mit seiner Ladung nicht unter einem Dornbusch hilflos sitzen bleiben, dann erübrigt ihm nur, den Packsattel mit Inhalt auf dem Rücken des Tieres während der ganzen Reise zu belassen. Dies hat aber zur Folge, daß der Ochse das Leben sehr bald satt bekommt und zum Schaden des Unternehmers das Ochsenleben aushaucht.

Die Lastkamele widerstanden zwar der Ungunst des Landes, aber sie waren auf die Dauer nicht verwendbar, wahrscheinlich weil es an geeigneten Leuten für Behandlung der Tiere mangelte. Längere Zeit sind Pferde benutzt worden. Die Lebensbedingungen sind sehr hart. Die Nächte im Sommer kühl, im Winter eiskalt, die Tage aber glühend heiß oder doch sehr warm. Die Trockenheit macht die Hufe spröde, Stücke springen ab, Hufspalt tritt ein, das Pferd wird fußkrank. Gutes Futter für fremde Pferde ist rar; die Gräser, Sträucher und Büsche, die dem Pferde bekömmlich sind, stehen unter vielen anderen Arten und sind auf weite Flächen zerstreut. Ein Ersatz für unterwegs unbrauchbar gewordene Tiere ist nicht zu beschaffen. Es blieb daher nur der Zugochse mit der Ochsenkarre. Das weiße Zelt aus starkem Segeltuch, das das gewölbte Obergestell bedeckt, ist so hoch, daß ein erwachsener Mann bequem darunter zu stehen vermag. Der Boden des Unterbaues, die Achsen und Räder sind sehr stark gebaut, so daß sie einen Puff vertragen können. Am Tage dient der Wagen als Wohn-, in der Nacht als Schlafraum. Schlechte Wege, tiefe Schluchten und Täler, furchtbare Gewitterregen stellen an die Leistungen der Tiere hohe Anforderungen. Die Bespannung besteht aus 12—20 Ochsen, zu zwei unter einem Joch. Ihre Ausbildung im gleichmäßigen Ziehen ist eine vortreffliche Leistung der Hottentotten und Bastards. Sind die Tiere eingespannt, so ergreift der Führer die riesenhafte Peitsche und auf den Ruf „Treck" legt sich ein gut eingefahrenes

Gespann gleichzeitig in die Nackenjoche. Der eine Wagen folgt der Spur des anderen, bald über Geröll, bald durch tiefen Sand, über Felsblöcke hinwegpolternd, vom Regen angeschwollene Flußbette durchwatend. Bis zu $4^1/_2$ km werden in der Stunde zurückgelegt, 14 Ochsen bewältigen in einem Tage etwa 35 km.

Den Postverkehr zwischen Europa und Ostafrika vermittelt die Deutsch-Ostafrikalinie, deren Dampfer die Fahrt von Genua nach Tanga in 21 Tagen, von Neapel in 17 Tagen zurücklegen. Außerdem werden britische und französische Schiffe benutzt. Von Sansibar nach Dar es Salam erfolgt die Beförderung durch Gouvernementsdampfer. Für den Verkehr der Postanstalten an der Küste mit Dar es Salam und untereinander dienen die Zweiglinien der Deutsch-Ostafrikalinie, deren Fahrten durch Gouvernementsdampfer ergänzt werden. Bei dem lebhaften Verkehr zwischen Sansibar und der Küste werden außerdem die Dhaus benutzt, plumpe Segelboote mit Negern bemannt. Auch regelmäßige Botenposten verkehren an der Küste: zwischen Tanga und Pangani, Saadani und Bagamoyo, weiter nach Dar es Salam, zwischen Kilwa und Mohorro, Lindi und Mikindani.

Die Vermittelung des Postverkehrs ins Innere des Landes lag bis 1893 dem Gouvernement ob, das hierzu Askaris, Karawanen und Boten der Missionen benutzte. Seit 1894 stellt das Gouvernement nur die Boten, alles übrige ist Sache der Postverwaltung. Die Boten befördern Briefsendungen und Zeitungen ohne Bestellgebühr. Privatpakete werden den Boten gegen Zahlung der Beförderungskosten mitgegeben oder mittels Lastenkarawanen bei Gelegenheit befördert. Die Boten sind durch Abzeichen als deutsche Postboten gekennzeichnet und führen Dienstbücher, worin die Marschzeiten eingetragen werden. Als Talisman dient ein in deutscher, arabischer und kisuaheli Sprache abgefaßter Geleitbrief des Inhalts:

„Vorzeiger dieses Schreibens geht als Postbote nach ...., um Briefe nach den genannten Orten hin- und auch solche von dort zurückzubringen. Alle, denen das Schreiben von dem Boten vorgezeigt wird, werden aufgefordert, ihn auf seinem Wege nicht aufzuhalten, sondern ihn so viel wie möglich zu unterstützen und, wenn nötig, ihm auch den Weg zu zeigen. Wer diesen Boten unterstützt, wird als Freund betrachtet und reichlich belohnt, wer ihm aber Leides tut,

wird streng bestraft werden. Friede sei mit euch. Geschrieben vom Kaiserlichen Gouverneur."

Von Dar es Salam gehen zwei große Botenpostkurse ins Innere: einer über Mahenge-Songea nach Wiedhafen am Njassasee und weiter mit Dampfer nach Langenburg, 30 Tage; der andere über Kilossa-Mpapua-Kilimatinde nach Tabora (31 Tage), von hier aus nördlich nach dem Victoria Njansa und westlich nach dem Tanganyika (48 Tage).

Für den Norden brachte der Bau der Usambarabahn eine Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse mit sich. Nach Fertigstellung wurde sie zur Beförderung von Postsendungen nach Maßgabe der in Deutschland für Bahnen untergeordneter Bedeutung bestehenden Bestimmungen benutzt. Die Briefsendungen aus Deutschland nach den deutschen Postanstalten in China werden hauptsächlich über Neapel geleitet, von wo aus sie jeden zweiten Donnerstag mit Reichspostdampfer weiter befördert werden. Außerdem werden britische Schiffe von Brindisi aus jeden zweiten Sonntag benutzt und Dampfer der Messageries maritimes in Abwechselung mit den englischen Schiffen. Zwischen Schanghai und dem Kiautschougebiet vermitteln Dampfer der Hamburg-Amerikalinie einen regelmäßigen Verkehr. Eine deutsche Postverbindung ins Innere von Schantung wurde durch die von Tsingtau ausgehende Schantungeisenbahn geschaffen. Es verkehren deutsche Bahnposten, die von chinesischen Unterbeamten des Postamts in Tsingtau begleitet werden. Zur Aufrechthaltung eines regelmäßigen Verkehrs mit den an der Küste gelegenen Postanstalten und mit den im Yangtsegebiet befindlichen bedient sich die Postverwaltung aller Schiffsgelegenheiten, die durch den Norddeutschen Lloyd und die Hamburg-Amerikalinie geboten werden. Daneben werden in Bedürfnisfällen auch fremdländische Dampfer benutzt. Landverbindungen stellen chinesische Kuriere her.

Die Postverbindungen nach den deutschen Besitzungen in der Südsee sind oft geändert worden. Nach Deutsch-Neuguinea verkehren Dampfer der subventionierten Reichspostdampferlinien und der Peninsular and Oriental Steam Navigation Comp., die zur Postbeförderung benutzt werden. Für den Bismarckarchipel vermitteln Schiffe der Jaluitgesellschaft den Verkehr. An der Postbeförderung nach den Karolinen, Palauinseln, Marianen und Marschallinseln beteiligen

sich Dampfer der Ostasiatischen Linie und von Hongkong ab der Jaluitgesellschaft. Auch englische Dampfer werden bis Sydney benutzt. Die Leitung der Briefe nach Samoa erfolgt über San Francisco, dann Linie der Oceanic S. S. Co. nach Sidney bis Pago-Pago, von dort unmittelbare Weiterbeförderung durch besondere Dampfer.

Der Eisenbahnweg über Sibirien ist vom 1. Oktober 1903 ab bis zum Ausbruch des russisch-japanischen Krieges für den internationalen Postverkehr benutzt worden: 1. nach China mit Ausschluß des südlichen Teiles, 2. nach Kiautschou, 3. nach Japan, ausgenommen Formosa, 4. nach Korea. Die Dauer der Beförderung war in jeder Richtung 13—15 Tage kürzer als auf dem Seewege, so daß eine Antwort beinahe einen Monat früher eintreffen konnte.

Personal.

Der Beamtendienst bei den deutschen Postanstalten im Auslande und in den Kolonien wird von Fachbeamten wahrgenommen, sobald die Verhältnisse etwas schwierig liegen. Bei ganz einfachem Betrieb und geregelten Beförderungsverhältnissen wird wohl die Verwaltung einem Beamten des Gouvernements, Konsulats, der Bezirksbehörde, der Zollverwaltung oder auch einem Militärbeamten übertragen. Die Wahl von Kaufleuten wird möglichst vermieden; denn mit Recht trägt der andere Kaufmann Bedenken, seine Korrespondenz vielleicht durch die Hände eines Konkurrenten gehen zu lassen.

Die Bewerber müssen gesund und rüstig sein, gute Dienstkenntnisse und ansprechende Umgangsformen besitzen, in Führung und Leistungen befriedigt und möglichst beim Militär gedient haben. Sie müssen unverheiratet sein. Es ist dies bemängelt worden, aber mit Unrecht. Der Beamte da draußen muß beweglich sein, wenn die Verhältnisse es mit sich bringen, heute hier, morgen dort; er muß hinauswandern in die Wildnis, um Telegraphenlinien auszukunden und Störungen zu beseitigen. Der Gedanke an Weib und Kind würde seine Schaffenskraft, seinen Wagemut nur beeinträchtigen. Vor der Entsendung ins Ausland wird der Beamte sorgfältig auf seinen Gesundheitszustand untersucht. Es wird dem Beamten Gelegenheit gegeben, durch Besuch des Seminars für orientalische Sprachen sich

theoretisch und praktisch auf seine neue Stellung vorzubereiten. Namentlich wird er sorgfältig im Telegraphen- und Fernsprechbau ausgebildet, wenn nötig auch im Kabelmessen und Kabellöten. Die Auslandsbesoldung setzt sich zusammen aus dem Gehalt nach dem inländischen Besoldungsdienstalter und aus einer Ortszulage. In den Schutzgebieten und in China wird freie Wohnung gewährt. Die Dauer des Aufenthalts, zu der sich die Beamten verpflichten müssen, ist in den einzelnen Gebieten verschieden und hauptsächlich von dem Klima des Landes abhängig. Sie beträgt für Deutsch-Südwestafrika, Marokko, Türkei, China und Samoa 4, für Deutsch-Neuguinea 3, für Deutsch-Ostafrika $2^1/_2$ und für Kamerun und Togo zwei Jahre. Es ist ein gutes Zeichen, daß viele Beamte länger bleiben und manche später wieder gern in den ausländischen Dienst zurückgehen.

Für die Wahrnehmung der Unterbeamtendienstgeschäfte werden im allgemeinen Eingeborene der betreffenden Länder verwendet, die sich wegen ihrer Kenntnis der verschiedenen Landessprachen, der Örtlichkeiten und Wege, wegen ihrer dem Klima angepaßten Körperbeschaffenheit und Lebensweise, nicht zum wenigsten auch wegen ihrer ganz erheblich größeren Billigkeit ohne Zweifel besser zur Verrichtung der in der Hauptsache mechanischen Dienstleistungen, die im Auslande den Unterbeamten obliegen, eignen, als Europäer. Schwierigere Posten, wo es auf Lese- und Schreibgewandtheit sowie auf posttechnische Vorkenntnisse ankommt, gibt es bis jetzt im Postunterbeamtendienste bei den deutschen Postanstalten in den Schutzgebieten und im Auslande nicht. Dagegen wird der Telegraphenleitungsaufseherdienst in Ostafrika, Südwestafrika und China, der unseren biederen schwarzen, braunen und gelben Landsleuten in Afrika und Asien über das Begriffsvermögen geht und wohl schwerlich in absehbarer Zeit von ihnen erlernt werden wird, durchweg von deutschen Postunterbeamten versehen. Hinsichtlich der Gesundheit und Führung werden dieselben Anforderungen gestellt, wie bei den Beamten. An dienstlichen Kenntnissen müssen die Bewerber vor ihrer Entsendung nach dem Auslande neben den gewöhnlichen, für einen Leitungsaufseher notwendigen Kenntnissen sich eine gründliche Kenntnis der Zusammensetzung der Telegraphen- und Fernsprechapparate erworben haben und mit Kabelverlegungsarbeiten, mit der

Herstellung von Kabellötstellen, mit der Behandlung des Bronzedrahtes und mit der Bedienung des Morseapparates vertraut sein. Die Gebührnisse betragen 3800 M. jährliches Diensteinkommen nebst freier Wohnung; außerdem werden je nach der Art der Verwendung besondere Vergütungen für Unterhaltung eines Reittieres sowie für Verpflegung unterwegs gewährt. Eine besondere Uniform besteht für den Auslandspostdienst nicht.

Unter der Zahl der für den Leitungsaufseherdienst im Auslande sich meldenden Bewerber wird eine recht sorgfältige Auswahl getroffen. Denn es ist keine Kleinigkeit, im ostafrikanischen Urwalde, in der südwestafrikanischen Einöde, im wasserreichen China, fern von aller Kultur, häufig fern vom aufsichtsführenden Leitungsrevisor, an der Spitze eines Trupps farbiger Arbeiter unter bedeutender eigener Verantwortlichkeit im Telegraphenbau tätig zu sein, durch reißende Ströme Kabel zu legen, in tropischer Hitze am Lötofen zu stehen, in mandschurischer Kälte mit Eisendraht zu hantieren, immer der Erste und Tätigste zu sein, auf den die Eingeborenen voll Achtung schauen. Bisher hat das gesamte Personal den Erwartungen voll entsprochen und sich unter den schwierigsten Verhältnissen bewährt, selbst dann, wenn sie mit der einen Hand arbeiten und mit der anderen die Büchse zur Verteidigung bereit halten mußten. An den „Posttagen" herrscht an den Postschaltern da draußen ein überaus reges Leben. Nach Ankunft und vor Abgang einer Post muß zwei bis drei Stunden fieberhaft angestrengt gearbeitet werden, denn jeder will in möglichst kurzer Frist die mit Sehnsucht erwarteten Postsachen aus der Heimat haben, bis zur äußersten Frist wartet man mit der Absendung, um noch die letzten Umstände berücksichtigen zu können. Dann gibt es keine bestimmten Dienststunden mehr. Kommt der Dampfer abends an, so wird die Post bearbeitet, wenn auch bis zur Ausgabe die Mitternachtsstunde hereinbricht. Lange vorher sammeln sich die Hamals und Boys vor den Schalterfenstern an, harren in Geduld auf die Öffnung und stürmen dann 10, 20 zugleich auf den Beamten ein, der die Ruhe nicht verliert und in einem halben Dutzend Sprachen Rede und Antwort steht. Ist die Post zur Absendung fertig, dann heißt es sie an Bord des Dampfers bringen trotz Brandung und hoher See.

Die Abfertigung der Posten nach dem Innern erfordert gute Orts- und Personenkenntnisse. Die Post muß in Paketen verpackt werden, die nicht über 60 Pfund englisch wiegen dürfen. Die Boten müssen mit genauer Anweisung versehen werden. Alle Betriebsmittel und Einrichtungen werden fleißig benutzt. Der Fernsprecher in Ostafrika z. B. ist ein beliebtes Verkehrsmittel für den Inder und Araber, namentlich zur Zeit des Karawanenverkehrs. Da werden wie bei uns Aufträge erteilt, Nachfragen gehalten, Handelsgeschäfte abgeschlossen, lebhaft und lebendig mit dem Aufwand kräftigster Stimmittel. Stolz und abgemessenen Schrittes nähert sich der vornehme Araber dem Fernsprecher, zitternd vor Furcht der Eingeborene, der das kleine Ding an der Mauer mit seinen wunderbaren Wirkungen für Teufelswerk hält. Der Verkehr zwischen Beamten und Publikum, namentlich mit den deutschen Landsleuten, wickelt sich in ungezwungener Weise ab; bilden doch die Angehörigen derselben Kolonie in der Fremde gewissermaßen eine einzige große Familie, innerhalb deren der eine dem anderen das Leben so leicht und angenehm zu machen sucht, als es, unbeschadet der Gebote der Pflichterfüllung, geht. Der Dienst leidet nicht darunter, wohl aber gestaltet sich zwischen Post und Publikum ein Verhältnis, worin sich die ganzen Aufgaben der Post widerspiegeln.

A. Deutsche Postanstalten im Auslande (Ende 1906).

1. Türkei (5), Konstantinopel, Beirut, Jaffa, Jerusalem, Smyrna.
2. Marokko (11), Tanger, Alkassar, Casablanca, Fes, Larache, Marrakesch, Mazagan, Meknez, Mogador, Rabat, Saffi.
3. China (15), Schanghai, Amoy, Canton, Futschau, Hankau, Itschang, Nanking, Peking, Tientsin, Tschifu, Tschinkiang, Tsinanfu, Weihsien, Sitsun, Syfan.

B. Postanstalten in den deutschen Schutzgebieten.

(* bedeutet mit Telegraphenbetrieb).

1. Deutsch-Ostafrika (31), *Dar es Salam, *Amani, *Bagamoyo, *Bismarckburg, Bukoba, Iringa, *Kilimatinde, *Kilossa, *Kilwa, *Korogwe, Langenburg, *Lindi, Mahenge, *Mikindani, *Mohorro, *Morogoro, *Mombo, Moschi, *Mpapua, Muansa, *Muhesa,

*Pangani, *Sadani, Sjongea, *Tabora, *Tanga, *Udjidji, Usambara, Wiedhafen, *Wilhelmstal, Wugiri.

2. Deutsch-Südwestafrika (40), *Windhuk, *Swakopmund, Abbabis, Bethanien, Epukiro, *Gibeon, *Gobabis, Gochas, Grootfontein, Haris, Hasuur, Hatsamas, Hohewarte, Jakalswater, Kalkfontein, *Karibib, *Keetmannshoop, Kub, Kubas, Kubub, Lüderitzbucht, Maltahöhe, Mariental, Nauchas, *Okahandja, Okombahe, Okasise, *Omaruru, Otawi, Otjimbingwe, *Otjiwarongo, Outjo, Ramansdrift, Rehoboth, *Seeis, Ukamas, Usakos, Waldau, Warmbad, Waterberg.

3. Kamerun (26), *Duala, Bamenda, Banjo, Bibundi, Bipindihof, *Bonaberi, *Buëa, Campo, Ebolwoa, *Edea, Fontendorf, Garua, *Jabassi, Jaunde, Johann-Albrechtshöhe, Joko, *Kribi, Kusseri, Lolodorf, Lomie, Molundu, Ossidinge, *Plantation, Rio del Rey, Sjaniga-Ngoko, *Viktoria.

4. Togo (4), *Lome, *Agome-Palime, *Anecho, *Porto-Seguro.

5. Deutsch-Neuguinea (8), Herbertshöhe, Berlinhafen, Finschhafen, Friedrich-Wilhelmhafen, Käwieng, Matupi, Simsonhafen, Stephanhafen.

6. Marshallinseln, Jaluit.

7. Karolinen (3), *Jap, Ponape, Truk.

8. Marianen, Saipan.

9. Samoa (6), Apia, Fagamols, Mulifanua, Palaola, Salelavalu, Salailma.

10. Kiautschou (5), *Tsingtau, Litsun, Mecklenburg, Tapoutu, Tsangkou.

Telegraphenanstalten bestehen noch in: Masisifähre (D.-Ostafrika), Aris, Kappsfarm, Otjivero, Tsumis, (D.-Südwestafrika), Bonambasi, Lobetof, Malimba (Kamerun).

Verkehr bei den deutschen Post-, Telegraphen- und Fernsprechanstalten in den deutschen Schutzgebieten, in China und in Marokko 1904.

Gegenstand	Deutsch-Ostafrika	Deutsch-Südwestafrika	Kamerun	Togo	Deutsch-Neu-Guinea	Marschall-Inseln	Karolinen-, Marianen-, Palau-Inseln	Samoa	Kiautschou Schutzgebiet	China (deutsche Postanstalt)	Marokko (deutsche Postanstalt)
	Stück										
Briefsendungen											
insgesamt	1 501 600	1 948 300	355 900	193 600	120 000	22 900	20 100	143 500	2 737 600	1 727 100	1 079 100
aufgegebene	593 500	929 600	155 300	76 800	50 600	8 700	9 600	55 100	1 241 000	691 500	721 200
angekommene	908 100	1 018 700	200 600	116 800	69 400	14 200	10 500	88 400	1 496 600	1 035 600	357 900
Postanweisungen											
insgesamt	47 129	71 953	17 795	8 699	1 739	246	147	3 366	12 351	20 195	17 955
aufgegebene	31 139	59 042	14 934	6 514	1 432	229	129	2 755	9 093	12 951	10 143
angekommene	15 990	12 911	2 861	2 185	307	17	18	611	3 258	7 244	7 812
Wertbriefe											
insgesamt	98	—	81	—	—	—	—	—	797	1 396	163
aufgegebene	58	—	30	—	—	—	—	—	719	510	94
angekommene	40	—	51	—	—	—	—	—	78	886	69
Pakete											
insgesamt	11 787	21 741	13 200	8 073	976	174	158	1 010	11 846	26 260	3 841
aufgegebene	3 670	1 282	1 627	2 161	261	20	32	123	2 815	10 674	701
angekommene	8 117	20 459	11 573	5 912	715	154	126	887	9 031	15 586	3 140
Zeitungen Exemplare	2 918	2 164	503	531	224	95	62	187	2 250	2 432	212
Telegramme											
aufgegebene	34 841	35 989	3 221	15 955	—	—	—	—	12 141	7 823	—
angekommene	35 702	34 072	2 834	6 021	—	—	—	—	12 538	6 734	—
im Durchg. bearb.	32 806	11 686	1 473	6 160	—	—	—	—	272	—	—
Gespräche											
innerhalb der Orte	21 063	39 376	105 236	400	—	—	—	—	320 268	39 443	—
nach außerhalb	5 390	4 697	14 108	3 031	—	—	—	—	267	—	—

XI. Statistik.

Der internationale statistische Kongreß zu St. Petersburg von 1872 hat beschlossen, daß über den Postverkehr regelmäßig statistische Angaben zu veröffentlichen seien: über Stückzahl der mit der Post beförderten gewöhnlichen Briefpostsendungen, Briefe und Pakete mit Wertangabe sowie über den Postanweisungsverkehr. Das war schon ein großer Fortschritt auf diesem so wichtigen Gebiete, das es erst ermöglicht, an der Hand statistischer Zahlen Vergleiche usw. anzustellen. Es fehlte aber die Einheitlichkeit der Grundsätze bei der Aufstellung; diese ist erst auf dem Berner Postkongreß erreicht worden. Das Internationale Bureau des Weltpostvereins gibt eine Weltpoststatistik heraus, die zwar noch manche Lücken enthält, aber doch dem Statistiker und Nationalökonomen ein wertvolles Material liefert. Sie enthält Angaben über die Organisation des Postdienstes in den verschiedenen Ländern, über den internen und internationalen Postverkehr, unbestellbare Sendungen und über die Finanzergebnisse. Ein Beiheft enthält die Zahlen der Postsendungen aus jedem der Vereinsländer nach jedem anderen Lande. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß die Ermittelungen nicht zu denselben Zeiten stattfinden. Eine Übersicht über die Entwickelung des internationalen Postverkehrs im Gebiete des Weltpostvereins und eine vergleichende Übersicht des Postverkehrs in den Ländern Europas und in den Vereinigten Staaten sind als Anlagen beigefügt. Zur Ergänzung sollen noch einige Zahlen dienen.

Die Gesamtzahl der Postbeamtenschaft aller Länder der Erde beträgt rund 1,2 Millionen Personen, darunter 560000 Beamte und 540000 Unterbeamte, nicht ganz 100000 Postillione und Postfuhrunternehmer. Das Postpersonal ist am zahlreichsten in Deutschland. Hinsichtlich der Dichtigkeit des Postnetzes steht unter den größeren Ländern die Schweiz obenan (eine Postanstalt auf je 11,3 qkm); dann folgen Großbritannien (13,9 qkm), Deutschland (14 qkm); weiter Belgien (24,1) usw. Die Vereinigten Staaten besitzen

mehr Postanstalten als Deutschland und England zusammen, aber hinsichtlich der Dichtigkeit des Postnetzes sind sie weit zurück, eine Postanstalt auf je 129,3 qkm. Die Zahl der Briefsendungen des inneren Verkehrs ist wiederum in der Union am bedeutendsten, dann folgen Großbritannien, Deutschland, Frankreich. Die Zahl der Briefe im eigentlichen Sinne macht in den meisten Ländern weniger als die Hälfte der Gesamtzahl der Briefsendungen aus. Der Postkartenverkehr nimmt überall gewaltig zu, ebenso der Drucksachenverkehr, besonders in den Vereinigten Staaten. Das Übergewicht Deutschlands tritt hervor in den Zahlen des Paketverkehrs, Wertversendungsverkehrs und namentlich im Postanweisungsdienst. Ein dunkles und betrübendes Kapitel bildet die Statistik über die unbestellbaren Sendungen, deren Zahl recht groß ist. Was die finanziellen Ergebnisse betrifft, so werfen die meisten Postverwaltungen Überschüsse ab. Die Ausgaben übersteigen die Einnahmen in den Vereinigten Staaten, in der Argentinischen Republik und in Mexiko. In der Union fordert der Landbestelldienst und Postbeförderungsdienst gewaltige Summen. Auch in den meisten Kolonialgebieten wird mit Zuschuß gearbeitet.

Quellenangabe.

Dambach, Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches;
Finster, Die Tarife der deutschen Reichspostverwaltung;
Jung, Der Weltpostverein;
Mittelstein, Beiträge zum Postrecht;
Rübsam, Joh. Baptista von Taxis;
Sax, Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft;
Stephan, Geschichte der Preußischen Post;
Van der Borght, Das Verkehrswesen;
Veredarius, Buch von der Weltpost;
Weithase, Weltpostverein;
Postarchiv, Union postale.

Literatur.

I. Allgemeines.

Matthias, Über Posten und Postregale, 1832;
Emil Sax, Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 1878;
Fischer, Post und Telegraphie im Weltverkehr, 1879;
v. Weichs-Glon, Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsanstalten, 1894;
Van der Borght, Das Verkehrswesen, 1894;
Veredarius, Buch von der Weltpost, 1894;
Postarchiv, Union postale.

II. Geschichte.

Stephan, Geschichte der Preußischen Post, 1858—1859;
= Das Verkehrsleben im Altertum und Mittelalter, 1864;
Hartmann, E., Entwickelungsgeschichte der Posten, 1858;
de Rothschild A., Histoire de la Poste aux lettres, 1876;
Maury Luc, Les postes Romaines, 1890;
Rübsam, Joh. Baptista von Taxis.

III. Postrecht.

Dambach, Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches, 1901;
Fischer, Deutsche Post- und Telegraphengesetzgebung, 1902;
Mittelstein, Beiträge zum Postrecht, 1891;
Meili, Haftpflicht der Postanstalten;
Stenglein, Die Post-, Bahn- und Telegraphengesetzgebung des Deutschen Reiches.

IV. Postbetrieb.

Stephan, Weltpost und Luftschiffahrt, 1874;
Geistbeck, Der Weltverkehr;
Schweiger-Lerchenfeld, Das neue Buch von der Weltpost.

V. Postgebühren.

Cohn, G., Finanzwissenschaft, 1889;
v. Stein, Finanzwissenschaft;
Hull, Die deutsche Reichspaketpost, 1892;
Finster, Die Tarife der deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung, 1904;
Haaß, F., Die Post und der Charakter ihrer Einkünfte, 1890.

VI. Deutsche Post.

Klüber, Das Postwesen in Deutschland, wie es war, ist und sein könnte, 1811;
Fischer, Verkehrsanstalten des Deutschen Reiches, 1812;
Laband, Zorn, Schulze, Staatsrecht;
Jung, Entwickelung des deutschen Post- und Telegraphenwesens, 1893.

VII. Post im Auslande.

Belloc, A., Les postes françaises, 1886;
Joyce, H., The history of the postoffice from its etablishment, 1893;
Barth, Der administrative und technische Postdienst in Österreich, 1880;
Wanka, Das Postwesen, Heft I—V;
Sieblist, Post im Auslande, 1900.

VIII. Weltpostverein.

Jung, J., Wiener Weltpostkongreß, 1892;
Weithase, Dr., Geschichte des Weltpostvereins, 1895;
L'Union postale Universelle sa fondation et son développement, 1900;
A. Mayer, Die deutsche Post im Weltpostverein und im Wechselverkehr, 1902;
Jung, J., Weltpostverein und sein Einfluß auf den Weltverkehr, 1903.

Entwickelung des internationalen Postverkehrs im Gebiete des Weltpostvereins.

Im Jahre	Insgesamt	Gewöhnliche Briefsendungen	Gewöhnliche Pakete	Postanweisungen
	Millionen Stück:			
1875	390	384	4	2
1876	432	424	5	3
1878	589	579	5	5
1880	742	730	7	5
1882	869	854	9	6
1884	976	956	13	7
1886	1280	1255	16	9
1888	1390	1357	21	12
1890	1511	1470	25	16
1892	1693	1645	29	18
1894	1971	1920	32	18
1896	2161	2096	44	21
1898	2579	2504	50	25
1900	2964	2874	56	34

Vergleichende Übersicht des Postverkehrs in den Ländern Europas und den Vereinigten Staaten Amerikas von 1904.

Länder	Postanstalten: Zahl	Eine Postanstalt entfällt auf: qkm	Einwohner	Gesamtstückzahl der beförderten Postsendungen	Auf einen Einwohner entfallen aufgegebene Postsendungen	Personal	Überschuß (+) Zuschuß (−) 1903 Franken
Deutschland . .	38 658	14,0	1 458	6 985 854 000	115,3	261 985	76 812 475
Belgien	1 261	23,4	5 611	686 227 000	89	7 919	13 612 497
Dänemark . . .	1 003	39,5	2 442	239 508 000	90,7	7 429	1 378 225
Frankreich . . .	11 726	45,7	3 323	3 043 732 000	71,3	83 735	73 863 022
Griechenland .	529	120,2	4 601	28 977 000	9,7	1 488	441 033
Großbritannien	23 068	13,7	1 859	4 584 085 000	Zahlen fehlen	192 454	117 036 536
Italien . . .	8 797	32,6	3 791	1 045 545 000	29,6	38 284	4 041 314
Luxemburg . .	92	28,2	2 571	25 950 000	72,9	651	− 16 537
Niederlande . .	1 384	23,9	3 981	528 355 000	74,4	10 854	5 061 585
Norwegen . . .	2 792	115,1	824	139 194 000	54,3	4 567	449 543
Österreich . . .	8 106	37,0	3 226	1 601 481 000	51,5	60 475	4 766 769
Ungarn	4 719	68,8	4 080	494 980 000	21,6	26 907	15 350 781
Portugal . . .	3 231	28,5	1 563	87 059 000	15,4	6 615	2 352 264
Rumänien . . .	3 251	40,4	1 819	104 581 000	12,8	6 956	3 561 822
Rußland	12 367	1814,1	10 674	1 148 884 000	8,1	61 062	78 056 260
Schweden . . .	2 938	149,3	1 791	363 564 000	63,9	9 257	2 633 217
Schweiz	3 701	11,2	896	532 876 000	137,4	13 594	3 556 278
Serbien	1 246	38,8	2 109	26 097 000	8,9	843	437 615
Spanien	3 505	143,9	5 161	413 101 000	20,6	5 293	16 260 919
Türkei	1 407	2110,5	17 078	37 917 000	1,2	1 829	4 930 640
Verein. Staaten Amerikas . .	75 570	129,3	1 021	9 203 401 986	64	241 820	− 22 108 922

Sachregister.

	Seite
Abfertigungsdienst	83
Abfertigungsübersichten	85
Abteilungen im Reichspostamte	62
Altertum, Post im	1
Altersrenten, Auszahlung	76
Amtliche Verkaufsstellen für Postwertzeichen	63, 83
Annahmedienst	82
Antwortwertzeichen	57
Aufgabeort, Betriebsdienst am	82
Aufschriften der Briefsendungen	88
Ausland, Deutsche Post im	92
Auslandsverkehr	70
Ausnahmestellung von Bayern und Württemberg	65
Ausschuß im Bundesrat für Post	65
Automobile im Postverkehr	14
Bahnpostämter	64
Bahnpostdienst	86
Bahnposten	45, 64
Bauwesen	79
Bayerische Post	7
Bestellungsdienst	87
Betriebsdienst	82
Betriebsfonds	69
Bezirksverwaltung	62
Bismarckarchipel	101
Botenanstalten	2
Botenposten im Schutzgebiet	116
Braunschweigische Post	7
Briefaufschriften	88
Briefgeheimnis	21
Briefkasten	54
Briefpostverkehr	25
Briefträgerabfertigung	88
Briefumschläge	83
Bücherbestellzettel	67
China, Deutsche Post in	95
Chinesische Post	14
Colis postal	59
Cursus publicus	2
Dänisches Postwesen	11
Deutsch-österreichischer Postverein	61
Deutsche Post	60
Deutsche Postanstalten im Auslande	123
Deutsche Postanstalten in den Schutzgebieten	123
Deutsch-Ostafrika, Posteinrichtungen	110
Deutsch-Südwestafrika, Posteinrichtungen	103, 107
Dezentralisation	22
Drucksachensendungen	25
Eisenbahn, Verhältnis zur Post	22, 44
Eisenbahn-Postgesetz	45

	Seite
Elsaß-Lothringen, Post in	61
Englisches Postwesen	9
Entkartungsdienst	87
Etappenpostdirektion	37
Fahrrad im Dienste der Post	47
Feldpostwesen	36
Fernsprechamt	64
Fortbildung des Personals	77
Frachtstücke	59
Französisches Postwesen	9
Fußboten als Verkehrsmittel	42
Gebühren	38
Geldverkehr	29
Gesetzgebung	64
Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs	65
Giroverkehr der Post	33, 68
Griechisches Postwesen	12
Helgoland, Übernahme der Post	61
Hemerodromen	1
Internationales Bureau	55
Invalidenrenten, Auszahlung	76
Japanisches Postwesen	14
Kaiser Wilhelmsland, Post in	101
Kamerun, Posteinrichtungen	103, 105
Karolineninseln, Posteinrichtungen	101
Kartenschlüsse	85
Kaufleute, Botenwesen der	3
Kiautschougebiet, Posteinrichtungen	99
Kleinbahnen, Benutzung durch Post	66
Krankenrenten, Auszahlung	76
Kursächsisches Postwesen	7
Kursgeographie	85
Landpostwesen	36
Läufer als Verkehrsmittel	1
Leonhard von Taxis	5
Literatur	128
Marianeninseln, Posteinrichtungen	19
Marokko, Deutsche Post in	94
Marschallinseln, Posteinrichtungen	101
Metzgerposten	3
Mexikanisches Postwesen	13
Mittelalter, Post im	2
Nebenabkommen	58
Nebenbahnen, Benutzung durch Post	66
Neuzeit, Post in der	4
Niederländisches Postwesen	8
Norwegisches Postwesen	11
Ober-Postdirektionen	62
Ochsenkarren als Verkehrsmittel	117
Österreichisches Postwesen	8
Organisation	22
= der deutschen Post	62
Ortsnamen	84
Ortsverzeichnisse	84
Ostafrika, deutsche Post	110
Paketannahmedienst	90
Paketbestellung	90
Paketpost	26, 59
Palauinseln, Posteinrichtungen	101
Personal im Auslandspostdienst	120
Personalverhältnisse	77, 81
Portofreiheit	40, 66
Portoteilung	57
Post, Begriff	1
Postwesen in Bayern	7
= in Braunschweig	7
= in China	14
= in Dänemark	11

	Seite
Postwesen in Deutschland	60
" in England	9
" in Frankreich	9
" in Griechenland	12
" in Japan	14
" in Kursachsen	7
" in Mexiko	13
" in den Niederlanden	8
" in Norwegen	11
" in Österreich	8
" in Preußen	6
" in Rußland	10
" in Schweden	12
" in Spanien	8
" in der Türkei	12
" in den Vereinigten Staaten	13
Postanweisungsverkehr	29, 58
Postauftragsverkehr	34, 59
Postagenturen	62
Postämter	62
Postbeförderung	41
Postbons	31
Postdampfschiffe	47, 71
Postfreimarken	40
Postgesetz	65
Posthilfsstellen	63
Postkarte	26
Postkreditbriefe	31
Postnachnahmen	33
Postordnung	66
Postrecht	21
Postregal	18
Postscheckverkehr	69
Poststrafrecht	21
Postsparkasse	33, 68
Posttaxwesen, Gesetz	66
Postverkehr im Reichspostgebiet	81
Postverbindungen mit Schutzgebieten	113
Postzwang	18
Preußische Post	6
Privatbeförderungsanstalten	20

	Seite
Reichsgeneralpostmeister	5, 60
Reichspostamt	62
Reichspostmuseum	41
Reitochsen als Verkehrsmittel	116
Reiter als Verkehrsmittel	43
Relaisposten	37
Rohrpost	51
Römisches Postwesen	1
Rowland Hill	38
Russisches Postwesen	10
Samoa, Posteinrichtungen	101
Schalterverkehr	83
Schiffe als Postverkehrsmittel	46
Schiffsposten	46
Schutzgebiete, Posteinrichtungen	101
Spanisches Postwesen	8
Schwedisches Postwesen	11
Seeposten	72
Sortierdienst	84
Staatsverkehrsanstalt	16
Städtebotenwesen	3
Statistik	125, 126, 129, 130
Stempelmaschinen	84
Tatarenpost	43
Tarifwesen	38, 65, 67
Taubenpost	1
Telegraphenämter	64
Thurn- und Taxissche Post	4, 61
Titoli postali di credito	31
Togo, Posteinrichtungen	106
Transitfreiheit	55
Transitgebühren	56
Türkei, deutsche Post	92
Türkisches Postwesen	12
Überseeischer Postverkehr	71
Unbestellbare Sendungen	89
Universitäts-Botenanstalt	3
Unterbeamte im Auslandsdienst	121

	Seite
Vereinigte Staaten Amerikas, Postwesen	13
Verfassungsbestimmungen	64
Verkehrsanstalten	52
Wagen als Verkehrsmittel	44
Warenproben	25
Weltpostkongresse	55
Weltpostmarke	57
Weltpostrecht	57
Weltpostverein	53
Wertbriefverkehr	58
Wirkungskreis	23, 67, 75
Wohlfahrtseinrichtungen	78
Württembergisches Postwesen	7
Zeitungswesen	26, 59
Zentralbehörde	62
Zentralisation	22

Druck von B. G. Teubner in Dresden.

Aus Natur und Geisteswelt

Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens

Geheftet 1 Mark.

in Bändchen von 130–160 Seiten. Jedes Bändchen ist in sich abgeschlossen und einzeln käuflich.

Gebunden Mk. 1.25.

Die Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" sucht ihre Aufgabe nicht in der Vorführung einer Fülle von Lehrstoff und Lehrsätzen oder etwa gar unerwiesenen Hypothesen, sondern darin, dem Leser Verständnis dafür zu vermitteln, wie die moderne Wissenschaft es erreicht hat, über wichtige Fragen von allgemeinstem Interesse Licht zu verbreiten. Sie will dem Einzelnen ermöglichen, wenigstens an einem Punkte sich über den engen Kreis, in den ihn heute meist der Beruf einschließt, zu erheben, an einem Punkte die Freiheit und Selbständigkeit des geistigen Lebens zu gewinnen. In diesem Sinne bieten die einzelnen in sich abgeschlossenen Schriften gerade dem „Laien" auf dem betreffenden Gebiete in voller Anschaulichkeit und lebendiger Frische eine gedrängte, aber anregende Übersicht.

Aberglaube s. Heilwissenschaft.

Abstammungslehre. Abstammungslehre und Darwinismus. Von Professor Dr. R. Hesse. 2. Auflage. Mit 37 Figuren im Text. (Nr. 39.)

Die Darstellung der großen Errungenschaft der biologischen Forschung des vorigen Jahrhunderts, der Abstammungslehre, erörtert die zwei Fragen: „Was nötigt uns zur Annahme der Abstammungslehre?" und — die viel schwierigere — „wie geschah die Umwandlung der Tier- und Pflanzenarten, welche die Abstammungslehre fordert?" oder: „wie wird die Abstammung erklärt?"

Algebra s. Arithmetik.

Alkoholismus. Der Alkoholismus, seine Wirkungen und seine Bekämpfung. Herausgegeben vom Zentralverband zur Bekämpfung des Alkoholismus. 3 Bändchen. (Nr. 103. 104. 145.)

Die drei Bändchen sind ein kleines wissenschaftliches Kompendium der Alkoholfrage, verfaßt von den besten Kennern der mit ihr verbundenen sozial-hygienischen und sozial-ethischen Probleme. Sie enthalten eine Fülle von Material in übersichtlicher und schöner Darstellung und sind unentbehrlich für alle, denen die Bekämpfung des Alkoholismus als eine der wichtigsten und bedeutungsvollsten Aufgaben ernster, sittlicher und sozialer Kulturarbeit am Herzen liegt.

Band I. Der Alkohol und das Kind. Die Aufgaben der Schule im Kampf gegen den Alkoholismus. Der Alkoholismus und der Arbeiterstand. Alkoholismus und Armenpflege.

Band II. Alkoholismus und Nervosität. Alkohol und Geisteskrankheiten. Alkoholismus und Prostitution. Alkohol und Verkehrswesen.

Band III. Alkohol und Seelenleben. Alkohol und Strafgesetz. Einrichtungen im Kampf gegen den Alkohol. Einwirkungen des Alkohols auf die inneren Organe. Alkohol als Nahrungsmittel. Älteste deutsche Mäßigkeitsbewegung.

Ameisen. Die Ameisen. Von Dr. Friedrich Knauer. Mit 61 Figuren. (Nr. 94.)

Faßt die Ergebnisse der so interessanten Forschungen über das Tun und Treiben einheimischer und exotischer Ameisen, über die Vielgestaltigkeit der Formen im Ameisenstaate, über die Bautätigkeit, Brutpflege und ganze Ökonomie der Ameisen, über ihr Zusammenleben mit anderen Tieren und mit Pflanzen, über die Sinnestätigkeit der Ameisen und über andere interessante Details aus dem Ameisenleben zusammen.

Amerika (s. a. Schulwesen). Aus dem amerikanischen Wirtschaftsleben. Von Prof. J. Laurence Laughlin. Mit 9 graph. Darstellungen. (Nr. 127.)

Ein Amerikaner behandelt für deutsche Leser die Fragen, die augenblicklich im Vordergrunde des öffentlichen Lebens in Amerika stehen, den Wettbewerb zwischen den Vereinigten Staaten und Europa — Schutzzoll und Reziprozität in den Vereinigten Staaten — Die Arbeiterfrage in den Vereinigten Staaten — Die amerikanische Trustfrage — Die Eisenbahnfrage in den Vereinigten Staaten — Die Bankfrage in den Vereinigten Staaten — Die herrschenden volkswirtschaftlichen Ideen in den Vereinigten Staaten.

——— Geschichte der Vereinigten Staaten von Amerika. Von Dr. E. Daenell. (Nr. 147.)

Gibt in großen Zügen eine übersichtliche Darstellung der geschichtlichen, kulturgeschichtlichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Vereinigten Staaten von den ersten Kolonisationsversuchen bis zur jüngsten Gegenwart mit besonderer Berücksichtigung der verschiedenen politischen, ethnographischen, sozialen und wirtschaftlichen Probleme, die zur Zeit die Amerikaner besonders bewegen.

Anthropologie s. Mensch.

Arbeiterschutz. Arbeiterschutz und Arbeiterversicherung. Von weil. Professor Dr. O. v. Zwiedineck-Südenhorst. (Nr. 78.)

Das Buch bietet eine gedrängte Darstellung des gemeiniglich unter dem Titel „Arbeiterfrage" behandelten Stoffes; insbesondere treten die Fragen der Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und der ökonomischen Begrenzung der einzelnen Schutzmaßnahmen und Versicherungseinrichtungen in den Vordergrund.

Arithmetik und Algebra (s. a. Mathematische Spiele) zum Selbstunterricht. Von Professor Dr. P. Crantz. I. Teil: Die Rechnungsarten. Gleichungen ersten Grades mit einer und mehreren Unbekannten. Gleichungen zweiten Grades. Mit 9 Figuren im Text. (Nr. 120.)

Will in leicht faßlicher und für das Selbststudium geeigneter Darstellung über die Anfangsgründe der Arithmetik und Algebra unterrichten und behandelt die sieben Rechnungsarten, die Gleichungen ersten Grades mit einer und mehreren Unbekannten und die Gleichungen zweiten Grades mit einer Unbekannten, wobei auch die Logarithmen so ausführlich behandelt sind, daß jemand an der Hand des Buches sich auch vollständig mit dem Gebrauche der Logarithmentafeln vertraut machen kann.

Astronomie (s. a. Kalender; Mond; Weltall). Das astronomische Weltbild im Wandel der Zeit. Von Professor Dr. S. Oppenheim. Mit 24 Abbildungen im Text. (Nr. 110.)

Schildert den Kampf der beiden hauptsächlichsten „Weltbilder", des die Erde und des die Sonne als Mittelpunkt betrachtenden, der einen bedeutungsvollen Abschnitt in der Kulturgeschichte der Menschheit bildet, wie er schon im Altertum bei den Griechen entstanden ist, anderthalb Jahrtausende später zu Beginn der Neuzeit durch Kopernikus von neuem aufgenommen wurde und da erst mit einem Siege des heliozentrischen Systems schloß.

Atome s. Moleküle.

Auge. Das Auge des Menschen und seine Gesundheitspflege. Von Privatdozent Dr. med. Georg Abelsdorff. Mit 15 Abb. im Text. (Nr. 149.)

Schildert die Anatomie des menschlichen Auges sowie die Leistungen des Gesichtsinnes, besonders soweit sie außer dem medizinischen ein allgemein wissenschaftliches oder ästhetisches Interesse beanspruchen können, und behandelt die Gesundheitspflege (Hygiene) des Auges, besonders Schädigungen, Erkrankungen und Verletzungen des Auges, Kurzsichtigkeit und erhebliche Augenkrankheiten, sowie die künstliche Beleuchtung.

Automobil. Das Automobil. Eine Einführung in Bau und Betrieb des modernen Kraftwagens. Von Ing. Karl Blau. Mit 83 Abb. (Nr. 166.)

Gibt in gedrängter Darstellung und leichtfaßlicher Form einen anschaulichen Überblick über das Gesamtgebiet des modernen Automobilismus, so daß sich auch der Nichttechniker mit den Grundprinzipien rasch vertraut machen kann, und behandelt das Benzinautomobil, das Elektromobil und das Dampfautomobil nach ihren Kraftquellen und sonstigen technischen Einrichtungen, wie Zündung, Kühlung, Bremsen, Stundung, Bereifung usw.

Baukunst (s. a. Städtebilder). Deutsche Baukunst im Mittelalter. Von Professor Dr. A. Matthaei. 2. Auflage. Mit Abbildungen im Text und auf 2 Doppeltafeln. (Nr. 8.)

Der Verfasser will mit der Darstellung der Entwicklung der deutschen Baukunst des Mittelalters zugleich über das Wesen der Baukunst als Kunst aufklären, indem er zeigt, wie sich im Verlauf der Entwicklung die Raumvorstellung klärt und vertieft, wie das technische Können wächst und die praktischen Aufgaben sich erweitern, wie die romanische Kunst geschaffen und zur Gotik weiter entwickelt wird.

Beethoven s. Musik.

Befruchtungsvorgang. Der Befruchtungsvorgang, sein Wesen und seine Bedeutung. Von Dr. Ernst Teichmann. Mit 7 Abbildungen im Text und 4 Doppeltafeln. (Nr. 70.)

Will die Ergebnisse der modernen Forschung, die sich mit dem Befruchtungsproblem befaßt, darstellen. Ei und Samen, ihre Genese, ihre Reifung und ihre Vereinigung werden behandelt, im Chromatin die materielle Grundlage der Vererbung aufgezeigt und als die Bedeutung des Befruchtungsvorgangs eine Mischung der Qualität zweier Individuen.

Beleuchtungsarten. Die Beleuchtungsarten der Gegenwart. Von Dr. phil. Wilhelm Brüsch. Mit 155 Abbildungen im Text. (Nr. 108.)

Gibt einen Überblick über ein gewaltiges Arbeitsfeld deutscher Technik und Wissenschaft, indem die technischen und wissenschaftlichen Bedingungen für die Herstellung einer wirtschaftlichen Lichtquelle und die Methoden für die Beurteilung ihres wirklichen Wertes für den Verbraucher, die einzelnen Beleuchtungsarten sowohl hinsichtlich ihrer physikalischen und chemischen Grundlagen als auch ihrer Technik und Herstellung behandelt werden.

Bevölkerungslehre. Von Professor Dr. M. Haushofer. (Nr. 50.)

Will in gedrängter Form das Wesentliche der Bevölkerungslehre geben über Ermittlung der Volkszahl, über Gliederung und Bewegung der Bevölkerung, Verhältnis der Bevölkerung zum bewohnten Boden und die Ziele der Bevölkerungspolitik.

Bibel (s. a. Jesus; Religion). Der Text des Neuen Testaments nach seiner geschichtlichen Entwicklung. Von Div.-Pfarrer A. Pott. Mit 8 Tafeln. (Nr. 134.)

Will in die das allgemeine Interesse an der Textkritik bekundende Frage: „Ist der ursprüngliche Text des Neuen Testamentes überhaupt noch herzustellen?“ durch die Erörterung der Verschiedenheiten des Luthertextes (des früheren, revidierten und durchgesehenen) und seines Verhältnisses zum heutigen (deutschen) „berichtigten“ Text, einführen, den „ältesten Spuren des Textes“ nachgehen, eine „Einführung in die Handschriften“ wie die „ältesten Übersetzungen“ geben und in „Theorie und Praxis“ zeigen, wie der Text berichtigt und rekonstruiert wird.

Bildungswesen (s. a. Schulwesen). Das deutsche Bildungswesen in seiner geschichtlichen Entwickelung. Von Prof. Dr. Friedrich Paulsen. (Nr. 100.)

Auf beschränktem Raum löst der Verfasser die schwierige Aufgabe, indem er das Bildungswesen stets im Rahmen der allgemeinen Kulturbewegung darstellt, so daß die gesamte Kulturentwicklung unseres Volkes in der Darstellung seines Bildungswesens wie in einem verkleinerten Spiegelbild zur Erscheinung kommt. So wird aus dem Büchlein nicht nur für die Erkenntnis der Vergangenheit, sondern auch für die Forderungen der Zukunft reiche Frucht erwachsen.

Biologie s. Abstammungslehre; Ameisen; Befruchtungsvorgang; Leben; Meeresforschung; Pflanzen; Plankton; Tierleben.

Botanik s. Obstbau; Pflanzen; Wald.

Buchwesen s. Illustrationskunst; Schriftwesen.

Buddha. Leben und Lehre des Buddha. Von Professor Dr. Richard Pischel. Mit 1 Tafel. (Nr. 109.)

Gibt nach einer Übersicht über die Zustände Indiens zur Zeit des Buddha eine Darstellung des Lebens des Buddha, seiner Stellung zu Staat und Kirche, seiner Lehrweise, sowie seiner Lehre, seiner Ethik und der weiteren Entwicklung des Buddhismus.

Chemie (s. a. Haushalt; Metalle). Luft, Wasser, Licht und Wärme. Neun Vorträge aus dem Gebiete der Experimental-Chemie. Von Professor Dr. R. Blochmann. 2. Auflage. Mit zahlreichen Abb. im Text. (Nr. 5.)

Führt unter besonderer Berücksichtigung der alltäglichen Erscheinungen des praktischen Lebens in das Verständnis der chemischen Erscheinungen ein und zeigt die praktische Bedeutung desselben für unser Wohlergehen.

Christentum (s. a. Bibel; Jesus; Religion). Aus der Werdezeit des Christentums. Studien und Charakteristiken. Von Prof. Dr. J. Geffcken. (Nr. 54.)

Gibt durch eine Reihe von Bildern eine Vorstellung von der Stimmung im alten Christentum und von seiner inneren Kraft und verschafft so ein Verständnis für die ungeheure und vielseitige welthistorische kultur- und religionsgeschichtliche Bewegung.

Dampf und Dampfmaschine. Von Professor Dr. R. Vater. Mit 44 Abbildungen. (Nr. 63.)

Schildert die inneren Vorgänge im Dampfkessel und namentlich im Zylinder der Dampfmaschine, um so ein richtiges Verständnis des Wesens der Dampfmaschine und der in der Dampfmaschine sich abspielenden Vorgänge zu ermöglichen.

Darwinismus s. Abstammungslehre.

Deutschland s. Kolonien; Volksstämme; Wirtschaftsgeschichte.

Drama (s. a. Theater). Das deutsche Drama des neunzehnten Jahrhunderts. In seiner Entwicklung dargestellt von Professor Dr. G. Witkowski. 2. Auflage. Mit einem Bildnis Hebbels. (Nr. 51.)

Sucht in erster Linie auf historischem Wege das Verständnis des Dramas der Gegenwart anzubahnen und berücksichtigt die drei Faktoren, deren jeweilige Beschaffenheit die Gestaltung des Dramas bedingt: Kunstanschauung, Schauspielkunst und Publikum.

Dürer. Albrecht Dürer. Von Dr. Rudolf Wustmann. Mit 33 Abbildungen im Text. (Nr. 97.)

Eine schlichte und knappe Erzählung des gewaltigen menschlichen und künstlerischen Entwicklungsganges Albrecht Dürers und eine Darstellung seiner Kunst, in der nacheinander seine Selbst- und Angehörigenbildnisse, die Zeichnungen zur Apokalypse, die Darstellungen von Mann und Weib, das Marienleben, die Stiftungsgemälde, die Radierungen von Rittertum, Trauer und Heiligkeit sowie die wichtigsten Werke aus der Zeit der Reife behandelt werden.

Ehe und Eherecht. Von Professor Dr. Ludwig Wahrmund. (Nr. 115.)

Schildert in gedrängter Fassung die historische Entwicklung des Ehebegriffes von den orientalischen und klassischen Völkern an nach seiner natürlichen, sittlichen und rechtlichen Seite und untersucht das Verhältnis von Staat und Kirche auf dem Gebiete des Eherechtes, behandelt darüber hinaus aber auch alle jene Fragen über die rechtliche Stellung der Frau und besonders der Mutter, die immer lebhafter die öffentliche Meinung beschäftigen.

Eisenbahnen (s. a. Technik; Verkehrsentwicklung). Die Eisenbahnen, ihre Entstehung und gegenwärtige Verbreitung. Von Professor Dr. F. Hahn. Mit zahlreichen Abbildungen im Text und einer Doppeltafel. (Nr. 71.)

Nach einem Rückblick auf die frühesten Zeiten des Eisenbahnbaues führt der Verfasser die Eisenbahn im allgemeinen nach ihren Hauptmerkmalen vor. Der Bau des Bahnkörpers, der Tunnel, die großen Brückenbauten, sowie der Betrieb selbst werden besprochen, schließlich ein Überblick über die geographische Verbreitung der Eisenbahnen gegeben.

——— Die technische Entwicklung der Eisenbahnen der Gegenwart. Von Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor E. Biedermann. Mit zahlreichen Abbildungen im Text. (Nr. 144.)

Nach einem geschichtlichen Überblick über die Entwicklung der Eisenbahnen werden die wichtigsten Gebiete der modernen Eisenbahntechnik behandelt, der Oberbau, Entwicklung und Umfang der Spurbahnnetze in den verschiedenen Ländern, die Geschichte des Lokomotivenwesens bis zur Ausbildung der Heißdampflokomotiven einerseits und des elektrischen Betriebes andererseits, sowie der Sicherung des Betriebes durch Stellwerks- und Blockanlagen.

Eisenhüttenwesen. Das Eisenhüttenwesen. Erläutert in acht Vorträgen von Geh. Bergrat Professor Dr. H. Wedding. 2. Auflage. Mit 12 Figuren im Text. (Nr. 20.)

Schildert in gemeinfaßlicher Weise, wie Eisen, das unentbehrlichste Metall, erzeugt und in seine Gebrauchsformen gebracht wird. Besonders wird der Hochofenprozeß nach seinen chemischen, physikalischen und geologischen Grundlagen geschildert, die Erzeugung der verschiedenen Eisenarten und die dabei in Betracht kommenden Prozesse erörtert.

Elektrotechnik (s. a. Funkentelegraphie). Grundlagen der Elektrotechnik. Von Dr. Rud. Blochmann. Mit zahlreichen Abb. im Text. (Nr. 168.)

Eine durch lehrreiche Abbildungen unterstützte Darstellung der elektrischen Erscheinungen, ihrer Grundgesetze und ihrer Beziehungen zum Magnetismus, sowie eine Einführung in das Verständnis der zahlreichen praktischen Anwendungen der Elektrizität in den Maschinen zur Krafterzeugung, wie in der elektrischen Beleuchtung und in der Chemie.

Entdeckungen (s. a. Polarforschung). Das Zeitalter der Entdeckungen. Von Professor Dr. S. Günther. 2. Auflage. Mit einer Weltkarte. (Nr. 26.)

Mit lebendiger Darstellungsweise sind hier die großen weltbewegenden Ereignisse der geographischen Renaissancezeit ansprechend geschildert, von der Begründung der portugiesischen Kolonialherrschaft und den Fahrten des Columbus an bis zu dem Hervortreten der französischen, britischen und holländischen Seefahrer.

Erde (s. a. Mensch und Erde; Wirtschaftsgeschichte). Aus der Vorzeit der Erde. Vorträge über allgemeine Geologie. Von Professor Dr. Fr. Frech. Mit 49 Abbildungen im Text und auf 5 Doppeltafeln. (Nr. 61.)

Erörtert die interessantesten und praktisch wichtigsten Probleme der Geologie: die Tätigkeit der Vulkane, das Klima der Vorzeit, Gebirgsbildung, Korallenriffe, Talbildung und Erosion, Wildbäche und Wildbachverbauung.

Erfindungswesen s. Gewerbe.

Ernährung (s. a. Alkoholismus; Haushalt; Kaffee; Säugling). Ernährung und Volksnahrungsmittel. Sechs Vorträge von weil. Professor Dr. Johannes Frentzel. Mit 6 Abbildungen im Text und 2 Tafeln. (Nr. 19.)

Gibt einen Überblick über die gesamte Ernährungslehre. Durch Erörterung der grundlegenden Begriffe werden die Zubereitung der Nahrung und der Verdauungsapparat besprochen und endlich die Herstellung der einzelnen Nahrungsmittel, insbesondere auch der Konserven behandelt.

Erziehung. (s. a. Jugendfürsorge; Knabenhandarbeit; Pädagogik). Moderne Erziehung in Haus und Schule. Vorträge in der Humboldt-Akademie zu Berlin. Von J. Tews. (Nr. 159.)

Betrachtet die Erziehung als Sache nicht eines einzelnen Berufes, sondern der gesamten gegenwärtigen Generation, zeichnet scharf die Schattenseiten der modernen Erziehung und zeigt Mittel und Wege für eine allseitige Durchdringung des Erziehungsproblems. In diesem Sinne werden die wichtigsten Erziehungsfragen behandelt: Die Familie und ihre pädagogischen Mängel, der Lebensmorgen des modernen Kindes, Bureaukratie und Schematismus, Persönlichkeitspädagogik, Zucht und Zuchtmittel, die religiöse Frage, gemeinsame Erziehung der Geschlechter, die Armen am Geiste, Erziehung der reiferen Jugend usw.

Farben s. Licht.

Frauenarbeit. Die Frauenarbeit, ein Problem des Kapitalismus. Von Privatdozent Dr. Robert Wilbrandt. (Nr. 106.)

Das Thema wird als ein brennendes Problem behandelt, das uns durch den Kapitalismus aufgegeben worden ist, und behandelt von dem Verhältnis von Beruf und Mutterschaft aus, als dem zentralen Problem der ganzen Frage, die Ursachen der niedrigen Bezahlung der weiblichen Arbeit, die daraus entstehenden Schwierigkeiten in der Konkurrenz der Frauen mit den Männern, den Gegensatz von Arbeiterinnenschutz und Befreiung der weiblichen Arbeit.

Frauenbewegung. Die moderne Frauenbewegung. Von Dr. Käthe Schirmacher. (Nr. 67.)

Gibt einen Überblick über die Haupttatsachen der modernen Frauenbewegung in allen Ländern und schildert eingehend die Bestrebungen der modernen Frau auf dem Gebiet der Bildung, der Arbeit, der Sittlichkeit, der Soziologie und Politik.

Frauenkrankheiten. Gesundheitslehre für Frauen. Von Privatdozent Dr. R. Sticher. Mit 13 Abbildungen im Text. (Nr. 171.)

Eine Gesundheitslehre für Frauen, die über die Anlage des weiblichen Organismus und seine Pflege unterrichtet, zeigt, wie diese bereits im Kindesalter beginnen muß, welche Bedeutung die allgemeine körperliche und geistige Hygiene insbesondere in der Zeit der Entwickelung hat, um sich dann eingehend mit dem Beruf der Frau als Gattin und Mutter zu beschäftigen.

Frauenleben. Deutsches Frauenleben im Wandel der Jahrhunderte. Von Direktor Dr. Ed. Otto. Mit 25 Abbildungen. (Nr. 45.)

Gibt ein Bild des deutschen Frauenlebens von der Urzeit bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, von Denken und Fühlen, Stellung und Wirksamkeit der deutschen Frau, wie sie sich im Wandel der Jahrhunderte darstellen.

Friedensbewegung (s. a. Recht). Die moderne Friedensbewegung. Von Alfred H. Fried. (Nr. 157.)

Entwickelt das Wesen und die Ziele der Friedensbewegung, gibt dann eine Darstellung der Schiedsgerichtsbarkeit in ihrer Entwicklung und gegenwärtigem Umfang mit besonderer Berücksichtigung der hohen Bedeutung der Haager Friedenskonferenz, beschäftigt sich hierauf mit dem Abrüstungsproblem und gibt zum Schluß einen eingehenden Überblick über die Geschichte der Friedensbewegungen und eine chronologische Darstellung der für sie bedeutsamen Ereignisse.

Friedrich Fröbel. Sein Leben und sein Wirken. Von Adele von Portugall. (Nr. 82.)

Lehrt die grundlegenden Gedanken der Methode Fröbels kennen und gibt einen Überblick seiner wichtigsten Schriften mit Betonung aller jener Kernaussprüche, die treuen und oft ratlosen Müttern als Wegweiser in Ausübung ihres hehrsten und heiligsten Berufes dienen können.

Funkentelegraphie. Die Funkentelegraphie. Von Ober-Postpraktikant H. Thurn. Mit 50 Illustrationen. (Nr. 167.)

Nach einer Übersicht über die elektrischen Vorgänge bei der Funkentelegraphie und einer eingehenden Darstellung des Systems Telefunken werden die für die verschiedenen Anwendungsgebiete erforderlichen einzelnen Konstruktionstypen vorgeführt, (Schiffsstationen, Landstationen, Militärstationen und solche für den Eisenbahndienst), wobei nach dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik in jüngster Zeit ausgeführte Anlagen beschrieben werden. Danach wird der Einfluß der Funkentelegraphie auf Wirtschaftsverkehr und das Wirtschaftsleben (im Handels- und Kriegsseeverkehr, für den Heeresdienst, für den Wetterdienst usw.) sowie im Anschluß daran die Regelung der Funkentelegraphie im deutschen und internationalen Verkehr erörtert.

Fürsorgewesen s. Jugendfürsorge.

Fürstentum. Deutsches Fürstentum und deutsches Verfassungswesen. Von Professor Dr. E. Hubrich. (Nr. 80.)

Der Verfasser zeigt in großen Umrissen den Weg, auf dem deutsches Fürstentum und deutsche Volksfreiheit zu dem in der Gegenwart geltenden wechselseitigen Ausgleich gelangt sind, unter besonderer Berücksichtigung der preußischen Verfassungsverhältnisse. Nach kürzerer Beleuchtung der älteren Verfassungspartie schildert der Verfasser die Begründung des fürstlichen Absolutismus und demgegenüber das Erwachen, Fortschreiten und Siegen des modernen Konstitutionalismus.

Gasmaschinen s. Wärmekraftmaschinen.

Geisteskrankheiten. Von Anstaltsoberarzt Dr. Georg Ilberg. (Nr. 151.)

Erörtert das Wesen der Geisteskrankheiten und an eingehend zur Darstellung gelangenden Beispielen die wichtigsten Formen geistiger Erkrankung, um so ihre Kenntnis zu fördern, die richtige Beurteilung der Zeichen geistiger Erkrankung und damit eine rechtzeitige verständnisvolle Behandlung derselben zu ermöglichen.

Geographie s. Entdeckungen; Japan; Kolonien; Mensch; Palästina; Polarforschung; Städte; Volksstämme; Wirtschaftsleben.

Geologie s. Erde.

Germanen. Germanische Kultur in der Urzeit. Von Dr. G. Steinhausen. Mit 17 Abbildungen. (Nr. 75.)

Das Büchlein beruht auf eingehender Quellenforschung und gibt in fesselnder Darstellung einen Überblick über germanisches Leben von der Urzeit bis zur Berührung der Germanen mit der römischen Kultur.

——— Germanische Mythologie. Von Dr. Julius von Negelein. (Nr. 95.)

Der Verfasser gibt ein Bild germanischen Glaubenslebens, indem er die Äußerungen religiösen Lebens namentlich auch im Kultus und in den Gebräuchen des Aberglaubens aufsucht, sich überall bestrebt, das zugrunde liegende psychologische Motiv zu entdecken, die verwirrende Fülle mythischer Tatsachen und einzelner Namen aber demgegenüber zurücktreten läßt.

Geschichte (s. a. Amerika; Bildungswesen; Entdeckungen; Frauenleben; Fürstentum; Germanen; Japan; Jesuiten; Ingenieurtechnik; Kalender; Kriegswesen; Kultur; Kunstgeschichte; Literaturgeschichte; Luther; Münze; Musik; Palästina; Pompeji; Rom; Schulwesen; Städtewesen; Volksstämme; Welthandel; Wirtschaftsgeschichte).

Geschichte. Politische Hauptströmungen in Europa im 19. Jahrhundert. Von Professor Dr. K. Th. Heigel. (Nr. 129.)

Bietet eine knappe Darstellung der wichtigsten politischen Ereignisse vom Ausbruche der französischen Revolution bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts, womit eine Schilderung der politischen Ideen Hand in Hand geht und wobei überall Ursache und Folge, d. h. der innere Zusammenhang der einzelnen Vorgänge, dargelegt, auch Sinnesart und Taten wenigstens der einflußreichsten Persönlichkeiten gewürdigt werden.

——— Von Luther zu Bismarck. 12 Charakterbilder aus deutscher Geschichte. Von Professor Dr. Ottokar Weber. 2 Bändchen. (Nr. 123. 124.)

Ein knappes und doch eindrucksvolles Bild der nationalen und kulturellen Entwickelung der Neuzeit, das aus den vier Jahrhunderten je drei Persönlichkeiten herausgreift, die bestimmend eingegriffen haben in den Werdegang deutscher Geschichte. Der große Reformator, Regenten großer und kleiner Staaten, Generale, Diplomaten kommen zu Wort. Was Martin Luther einst geträumt: ein nationales deutsches Kaiserreich, unter Bismarck steht es begründet da.

——— 1848. Sechs Vorträge von Professor Dr. Ottokar Weber. (Nr. 53.)

Bringt auf Grund des überreichen Materials in knapper Form eine Darstellung der wichtigen Ereignisse des Jahres 1848, dieser nahezu über ganz Europa verbreiteten großen Bewegung in ihrer bis zur Gegenwart reichenden Wirkung.

——— Restauration und Revolution. Skizzen zur Entwicklungsgeschichte der deutschen Einheit. Von Professor Dr. Richard Schwemer. (Nr. 37.)

——— Die Reaktion und die neue Ära. Skizzen zur Entwickelungsgeschichte der Gegenwart. Von Professor Dr. Richard Schwemer. (Nr. 101.)

——— Vom Bund zum Reich. Neue Skizzen zur Entwickelungsgeschichte der deutschen Einheit. Von Professor Dr. Richard Schwemer. (Nr. 102.)

Die 3 Bändchen geben zusammen eine in Auffassung und Darstellung durchaus eigenartige Geschichte des deutschen Volkes im 19. Jahrhundert. „Restauration und Revolution" behandelt das Leben und Streben des deutschen Volkes in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, von dem ersten Aufleuchten des Gedankens des nationalen Staates bis zu dem tragischen Sturze in der Mitte des Jahrhunderts. „Die Reaktion und die neue Ära", beginnend mit der Zeit der Ermattung nach dem großen Aufschwung von 1848, stellt in den Mittelpunkt des Prinzen von Preußen und Otto von Bismarcks Schaffen. „Vom Bund zum Reich" zeigt uns Bismarck mit sicherer Hand die Grundlage des Reiches vorbereitend und dann immer entschiedener allem Geschehenen das Gepräge seines Geistes verleihend.

Gesundheitslehre (s. a. Alkoholismus; Ernährung; Frauenkrankheiten; Geisteskrankheiten; Haushalt; Heilwissenschaft; Krankenpflege; Leibesübungen; Mensch; Nervensystem; Säugling; Schulhygiene; Stimme; Tuberkulose). Acht Vorträge aus der Gesundheitslehre. Von Professor Dr. H. Buchner. 2. Auflage, besorgt von Professor Dr. M. Gruber. Mit zahlreichen Abbildungen im Text. (Nr. 1.)

In klarer und überaus fesselnder Darstellung unterrichtet der Verfasser über die äußeren Lebensbedingungen des Menschen, über das Verhältnis von Luft, Licht und Wärme zum menschlichen Körper, über Kleidung und Wohnung, Bodenverhältnisse und Wasserversorgung, die Krankheiten erzeugenden Pilze und die Infektionskrankheiten, kurz über wichtige Fragen der Hygiene.

Gewerbe. Der gewerbliche Rechtsschutz in Deutschland. Von Patentanwalt B. Tolksdorf. (Nr. 138.)

Nach einem allgemeinen Überblick über Entstehung und Entwicklung des gewerblichen Rechtsschutzes und einer Bestimmung der Begriffe Patent und Erfindung wird zunächst das deutsche

Patentrecht behandelt, wobei der Gegenstand des Patentes, der Patentberechtigte, das Verfahren in Patentsachen, die Rechte und Pflichten des Patentinhabers, das Erlöschen des Patentrechtes und die Verletzung und Anmaßung des Patentschutzes erörtert werden. Sodann wird das Muster- und Warenzeichenrecht dargestellt und dabei besonders Art und Gegenstand der Muster, ihre Nachbildung, Eintragung, Schutzdauer und Löschung klargelegt. Ein weiterer Abschnitt befaßt sich mit den internationalen Verträgen und dem Ausstellungsschutz. Zum Schlusse wird noch die Stellung der Patentanwälte besprochen.

Handfertigkeit s. Knabenhandarbeit.

Handwerk. Das deutsche Handwerk in seiner kulturgeschichtlichen Entwicklung. Von Direktor Dr. Ed. Otto. 2. Aufl. Mit 27 Abb. auf 8 Tafeln. (Nr. 14.)

Eine Darstellung der Entwicklung des deutschen Handwerks bis in die neueste Zeit, der großen Umwälzung aller wirtschaftlichen Verhältnisse im Zeitalter der Eisenbahnen und Dampfmaschinen und der Handwerkerbewegungen des 19. Jahrhunderts, wie des älteren Handwerkslebens, seiner Sitten, Bräuche und Dichtung.

Haus (s. a. Kunst). Das deutsche Haus und sein Hausrat. Von Professor Dr. Rudolf Meringer. Mit 106 Abbildungen, darunter 85 von Professor A. von Schroetter. (Nr. 116.)

Das Buch will das Interesse an dem deutschen Haus, wie es geworden ist, fördern; mit zahlreichen künstlerischen Illustrationen ausgestattet, behandelt es nach dem „Herdhaus" das oberdeutsche Haus, führt dann anschaulich die Einrichtung der für dieses charakteristischen Stube, den Ofen, den Tisch, das Eßgerät vor und gibt einen Überblick über die Herkunft von Haus und Hausrat.

——— Kulturgeschichte des deutschen Bauernhauses. Von Regierungsbaumeister a. D. Chr. Rauck. Mit 70 Abbildungen. (Nr. 121.)

Der Verfasser führt den Leser in das Haus des germanischen Landwirtes und zeigt dessen Entwicklung, wendet sich dann dem Hause der skandinavischen Bauern zu, um hierauf die Entwicklung des deutschen Bauernhauses während des Mittelalters darzustellen und mit einer Schilderung der heutigen Form des deutschen Bauernhauses zu schließen.

Haushalt (s. a. Kaffee). Die Naturwissenschaften im Haushalt. Von Dr. J. Bongardt. 2 Bändchen. (Nr. 125. 126.)

I. Teil: Wie sorgt die Hausfrau für die Gesundheit der Familie? Mit 31 Abbildungen.
II. Teil: Wie sorgt die Hausfrau für gute Nahrung? Mit 17 Abbildungen.

Selbst gebildete Hausfrauen können sich Fragen nicht beantworten wie die, weshalb sie z. B. kondensierte Milch auch in der heißen Zeit in offenen Gefäßen aufbewahren können, weshalb sie hartem Wasser Soda zusetzen, weshalb Obst im kupfernen Kessel nicht erkalten soll. Da soll hier an der Hand einfacher Beispiele, unterstützt durch Experimente und Abbildungen, das naturwissenschaftliche Denken der Leserinnen so geschult werden, daß sie befähigt werden, auch solche Fragen selbst zu beantworten, die das Buch unberücksichtigt läßt.

——— Chemie in Küche und Haus. Von Professor Dr. G. Abel. Mit Abbildungen im Text und einer mehrfarbigen Doppeltafel. (Nr. 76.)

Das Bändchen will Gelegenheit bieten, die in Küche und Haus täglich sich vollziehenden chemischen und physikalischen Prozesse richtig zu beobachten und nutzbringend zu verwerten. So wird Heizung und Beleuchtung, vor allem aber die Ernährung erörtert, werden tierische und pflanzliche Nahrungsmittel, Genußmittel und Getränke behandelt.

Haydn s. Musik.

Heilwissenschaft (s. a. Auge; Geisteskrankheiten; Gesundheitslehre; Krankenpflege; Säugling). Die moderne Heilwissenschaft. Wesen u. Grenzen des ärztlichen Wissens. Von Dr. E. Biernacki. Deutsch von Badearzt Dr. S. Ebel. (Nr. 25.)

Will in den Inhalt des ärztlichen Wissens und Könnens von einem allgemeineren Standpunkte aus einführen, indem die geschichtliche Entwicklung der medizinischen Grundbegriffe, die Leistungsfähigkeit und die Fortschritte der modernen Heilkunst, die Beziehungen zwischen der Diagnose und der Behandlung der Krankheit, sowie die Grenzen der modernen Diagnostik behandelt werden.

——— Der Aberglaube in der Medizin und seine Gefahr für Gesundheit und Leben. Von Professor Dr. D. von Hansemann. (Nr. 83.)

Behandelt alle menschlichen Verhältnisse, die in irgend einer Beziehung zu Leben und Gesundheit stehen, besonders mit Rücksicht auf viele schädliche Aberglauben, die geeignet sind, Krankheiten zu fördern, die Gesundheit herabzusetzen und auch in moralischer Beziehung zu schädigen.

Herbarts Lehren und Leben. Von Pastor O. Flügel. (Nr. 164.)

Herbarts Lehre zu kennen, ist für den Philosophen wie für den Pädagogen gleich wichtig. Aber seine eigenartige Terminologie und Deduktionsweise erschwert das Einleben in seine Gedankengefilde. Flügel übernimmt es mit musterhaftem Geschick, der Interpret des Meisters zu sein, dessen Werdegang zu prüfen, seine Philosophie und Pädagogik gemeinverständlich darzustellen.

Hilfsschulwesen (s. a. Geisteskrankheiten; Jugendfürsorge). Vom Hilfsschulwesen. Von Rektor Dr. B. Maennel. (Nr. 73.)

Es wird in kurzen Zügen eine Theorie und Praxis der Hilfsschulpädagogik gegeben. An Hand der vorhandenen Literatur und auf Grund von Erfahrungen wird nicht allein zusammengestellt, was bereits geleistet worden ist, sondern auch hervorgehoben, was noch der Entwicklung und Bearbeitung harrt.

Japan (s. a. Kunst). Die Japaner und ihre wirtschaftliche Entwicklung. Von Professor Dr. K. Rathgen. (Nr. 72.)

Vermag auf Grund eigener langjähriger Erfahrung ein wirkliches Verständnis der merkwürdigen und für uns wirtschaftlich so wichtigen Erscheinung der fabelhaften Entwicklung Japans zu eröffnen.

Jesuiten. Die Jesuiten. Eine historische Skizze von Professor Dr. H. Boehmer. (Nr. 49.)

Ein Büchlein nicht für oder gegen, sondern über die Jesuiten, also der Versuch einer gerechten Würdigung des vielgenannten Ordens, das nicht nur von der sogenannten Jesuitenmoral oder von der Ordensverfassung, sondern auch von der Jesuitenschule, von den Leistungen des Ordens auf dem Gebiete der geistigen Kultur, von dem Jesuitenstaate usw. handelt.

Jesus (s. a. Bibel; Christentum; Religion). Die Gleichnisse Jesu. Zugleich Anleitung zu einem quellenmäßigen Verständnis der Evangelien. Von Lic. Professor Dr. H. Weinel. 2. Auflage. (Nr. 46.)

Will gegenüber kirchlicher und nichtkirchlicher Allegorisierung der Gleichnisse Jesu mit ihrer richtigen, wörtlichen Auffassung bekannt machen und verbindet damit eine Einführung in die Arbeit der modernen Theologie.

——— Jesus und seine Zeitgenossen. Von Pastor K. Bonhoff. (Nr. 89.)

Die ganze Herbheit und köstliche Frische des Volkskindes, die hinreißende Hocherzigkeit und prophetische Überlegenheit des genialen Volksmannes, die reife Weisheit des Jüngerbildners und die religiöse Tiefe und Weite des Evangeliumverkünders von Nazareth wird erst empfunden, wenn man ihn in seinem Verkehr mit den ihn umgebenden Menschengestalten, Volks- und Parteigruppen zu verstehen sucht, wie es dieses Büchlein tun will.

Jesus. Wahrheit und Dichtung im Leben Jesu. Von Pfarrer Dr. Paul Mehlhorn. (Nr. 137.)

Will zeigen, was von dem im Neuen Testament uns überlieferten Leben Jesu als wirklicher Tatbestand festzuhalten, was als Sage oder Dichtung zu betrachten ist, durch Darlegung der Grundsätze, nach denen die Scheidung des geschichtlich Glaubwürdigen und der es umrankenden Phantasiegebilde vorzunehmen ist und durch Vollziehung der so gekennzeichneten Art chemischer Analyse an den wichtigsten Stoffen des „Lebens Jesu".

Illustrationskunst. Die deutsche Illustration. Von Professor Dr. Rudolf Kautzsch. Mit 35 Abbildungen. (Nr. 44.)

Behandelt ein besonders wichtiges und besonders lehrreiches Gebiet der Kunst und leistet zugleich, indem es an der Hand der Geschichte das Charakteristische der Illustration als Kunst zu erforschen sucht, ein gut Stück „Kunsterziehung".

Ingenieurtechnik. Schöpfungen der Ingenieurtechnik der Neuzeit. Von Baurat Kurt Merckel. 2. Auflage. Mit 55 Abbildungen im Text und auf Tafeln. (Nr. 28.)

Führt eine Reihe hervorragender und interessanter Ingenieurbauten nach ihrer technischen und wirtschaftlichen Bedeutung vor: die Gebirgsbahnen, die Bergbahnen, und als deren Vorläufer die bedeutenden Gebirgsstraßen der Schweiz und Tirols, die großen Eisenbahnverbindungen in Asien, endlich die modernen Kanal- und Hafenbauten.

——— Bilder aus der Ingenieurtechnik. Von Baurat Kurt Merckel. Mit 43 Abbildungen im Text und auf einer Doppeltafel. (Nr. 60.)

Zeigt in einer Schilderung der Ingenieurbauten der Babylonier und Assyrer, der Ingenieurtechnik der alten Ägypter unter vergleichsweiser Behandlung der modernen Irrigationsanlagen daselbst, der Schöpfungen der antiken griechischen Ingenieure, des Städtebaues im Altertum und der römischen Wasserleitungsbauten die hohen Leistungen der Völker des Altertums.

Israel s. Religion.

Jugend-Fürsorge. Von Direktor Dr. Joh. Petersen. 2 Bände. (Nr. 161. 162.)

Band I: Die öffentliche Fürsorge für die hilfsbedürftige Jugend.
Band II: Die öffentliche Fürsorge für die sittlich gefährdete und die gewerblich tätige Jugend.

Erörtert alle das Fürsorgewesen betreffenden Fragen, deckt die ihm anhaftenden Mängel auf, zeigt zugleich aber auch die Mittel und Wege zu ihrer Beseitigung. Besonders eingehend werden behandelt in dem 1. Bändchen das Vormundschaftsrecht, die Säuglingssterblichkeit, die Fürsorge für uneheliche Kinder, die Gemeindewaisenpflege, die Vor- und Nachteile der Anstalts- und Familienpflege, in dem 2. Bändchen die gewerbliche Ausnutzung der Kinder und der Kinderschutz im Gewerbe, die Kriminalität der Jugend und die Zwangserziehung, die Fürsorge für die schulentlassene Jugend.

Kaffee, Tee, Kakao und die übrigen narkotischen Aufgußgetränke (s. a. Ernährung; Haushalt). Von Professor Dr. A. Wieler. Mit 24 Abbildungen und 1 Karte. (Nr. 132.)

Behandelt, durch zweckentsprechende Abbildungen unterstützt, Kaffee, Tee und Kakao eingehender, Mate und Kola kürzer, in bezug auf die botanische Abstammung, die natürliche Verbreitung der Stammpflanzen, die Verbreitung ihrer Kultur, die Wachstumsbedingungen und die Kulturmethoden, die Erntezeit und die Ernte, endlich die Gewinnung der fertigen Ware, wie der Weltmarkt sie aufnimmt, aus dem geernteten Produkte.

Kakao s. Kaffee.

Kalender. Der Kalender. Von Professor Dr. W. F. Wislicenus. (Nr. 69.)

Erklärt die astronomischen Erscheinungen, die für unsere Zeitrechnung von Bedeutung sind, und schildert die historische Entwicklung des Kalenderwesens vom römischen Kalender ausgehend, den Werdegang der christlichen Kalender bis auf die neueste Zeit verfolgend, setzt ihre Einrichtungen auseinander und lehrt die Berechnung kalendarischer Angaben für Vergangenheit und Zukunft, sie durch zahlreiche Beispiele erläuternd.

Kant (s. a. Philosophie). Immanuel Kant; Darstellung und Würdigung. Von Professor Dr. O. Külpe. Mit einem Bildnisse Kants. (Nr. 146.)

Kant hat durch seine grundlegenden Werke ein neues Fundament für die Philosophie aller Völker und Zeiten geschaffen. Dieses in seiner Tragfähigkeit für moderne Ideen darzustellen, hat sich der Verfasser zur Aufgabe gestellt. Es ist ihm gelungen, den wirklichen Kant mit historischer Treue zu schildern und doch auch zu beleuchten, wie die Nachwelt berufen ist, hinauszustreben über die Anschauungen des gewaltigen Denkers, da auch er ein Kind seiner Zeit ist und manche seiner Lehrmeinungen vergänglicher Art sein müssen.

Kinderpflege s. Säugling.

Knabenhandarbeit. Die Knabenhandarbeit in der heutigen Erziehung. Von Seminardirektor Dr. Alw. Pabst. Mit 21 Abbildungen im Text und 1 Titelbild. (Nr. 140.)

Gibt einen Überblick über die Geschichte des Knabenhandarbeitsunterrichts, untersucht seine Stellung im Lichte der modernen pädagogischen Strömungen und erhärtet seinen Wert als Erziehungsmittel, erörtert sodann die Art des Betriebes in den verschiedenen Schulen und gibt zum Schlusse eine vergleichende Darstellung der Systeme in den verschiedenen Ländern.

Kolonien. Die deutschen Kolonien. Land und Leute. Von Dr. Adolf Heilborn. Mit zahlreichen Abbildungen und 2 Karten. (Nr. 98.)

Bringt auf engem Raume eine durch Abbildungen und Karten unterstützte, wissenschaftlich genaue Schilderung der deutschen Kolonien, sowie eine einwandfreie Darstellung ihrer Völker nach Nahrung und Kleidung, Haus und Gemeindeleben, Sitte und Recht, Glaube und Aberglaube, Arbeit und Vergnügen, Gewerbe und Handel, Waffen und Kampfesweise.

Kraftfahrzeuge s. Automobil.

Krankenpflege. Vorträge gehalten von Chefarzt Dr. B. Leick. (Nr. 152.)

Gibt zunächst einen Überblick über Bau und Funktion der inneren Organe des Körpers und deren hauptsächlichste Erkrankungen und erörtert dann die hiebei zu ergreifenden Maßnahmen. Besonders eingehend wird die Krankenpflege bei Infektionskrankheiten sowie bei plötzlichen Unglücksfällen und Erkrankungen behandelt.

Kriegswesen. Vom Kriegswesen im 19. Jahrhundert. Zwanglose Skizzen von Major O. von Sothen. Mit 9 Übersichtskärtchen. (Nr. 59.)

In einzelnen Abschnitten wird insbesondere die Napoleonische und Moltkesche Kriegführung an Beispielen (Jena-Königgrätz-Sedan) dargestellt und durch Kartenskizzen erläutert. Damit verbunden sind kurze Schilderungen der preußischen Armee von 1806 und nach den Befreiungskriegen, sowie nach der Reorganisation von 1860, endlich des deutschen Heeres von 1870 bis zur Jetztzeit.

——— Der Seekrieg. Seine geschichtliche Entwicklung vom Zeitalter der Entdeckungen bis zur Gegenwart. Von Kurt Freiherr von Maltzahn, Vize-Admiral a. D. (Nr. 99.)

Der Verf. bringt den Seekrieg als Kriegsmittel wie als Mittel der Politik zur Darstellung, indem er zunächst die Entwicklung der Kriegsflotte und der Seekriegsmittel schildert und dann die heutigen Weltwirtschaftsstaaten und den Seekrieg behandelt, wobei er besonders das Abhängigkeitsverhältnis, in dem unsere Weltwirtschaftsstaaten kommerziell und politisch zu den Verkehrswegen der See stehen, darstellt.

Kultur (s. a. Germanen; Geschichte; griech. Städtebilder). Die Anfänge der menschlichen Kultur. Von Professor Dr. Ludwig Stein. (Nr. 93.)

Behandelt in der Überzeugung, daß die Kulturprobleme der Gegenwart sich uns nur durch einen tieferen Einblick in ihren Werdegang erschließen, Natur und Kultur, den vorgeschichtlichen Menschen, die Anfänge der Arbeitsteilung, die Anfänge der Rassenbildung, ferner die Anfänge der wirtschaftlichen, intellektuellen, moralischen und sozialen Kultur.

Kunst (s. a. Baukunst; Dürer; Städtebilder; Illustrationskunst; Rembrandt; Schriftwesen). Bau und Leben der bildenden Kunst. Von Direktor Dr. Theodor Volbehr. Mit 44 Abbildungen. (Nr. 68.)

Führt von einem neuen Standpunkte aus in das Verständnis des Wesens der bildenden Kunst ein, erörtert die Grundlagen der menschlichen Gestaltungskraft und zeigt, wie das künstlerische Interesse sich allmählich weitere und immer weitere Stoffgebiete erobert.

——— Kunstpflege in Haus und Heimat. Von Superintendent R. Bürkner. Mit 14 Abbildungen. (Nr. 77.)

Will, ausgehend von der Überzeugung, daß zu einem vollen Menschensein und Volkstum die Pflege des Schönen unabweisbar gehört, die Augen zum rechten Sehen öffnen lehren und die ganze Lebensführung, Kleidung und Häuslichkeit ästhetisch gestalten, um so auch zur Erkenntnis dessen zu führen, was an Heimatkunst und Heimatschutz zu hegen ist, und auf diesem großen Gebiete persönlichen und allgemeinen ästhetischen Lebens ein praktischer Ratgeber sein.

——— Die ostasiatische Kunst und ihre Einwirkung auf Europa. Von Direktor Dr. R. Graul. Mit 49 Abb. im Text und auf 1 Doppeltafel. (Nr. 87.)

Bringt die bedeutungsvolle Einwirkung der japanischen und chinesischen Kunst auf die europäische zur Darstellung unter Mitteilung eines reichen Bildermaterials, den Einfluß Chinas auf die Entwicklung der zum Rokoko drängenden freien Richtungen in der dekorativen Kunst des 18. Jahrhunderts wie den auf die Entwicklung des 19. Jahrhunderts. Der Verfasser weist auf die Beziehungen der Malerei und Farbendruckkunst Japans zum Impressionismus der modernen europäischen Kunst hin.

Leben. Die Erscheinungen des Lebens. Grundprobleme der modernen Biologie. Von Privatdozent Dr. H. Miehe. Mit 46 Figuren im Text. (Nr. 130.)

Versucht eine umfassende Totalansicht des organischen Lebens zu geben, indem nach einer Erörterung der spekulativen Vorstellungen über das Leben und einer Beschreibung des Protoplasmas und der Zelle die hauptsächlichsten Aeußerungen des Lebens behandelt werden, als Entwicklung, Ernährung, Atmung, das Sinnesleben, die Fortpflanzung, der Tod, die Variabilität und im Anschluß daran die Theorien über Entstehung und Entwicklung der Lebewelt, sowie die mannigfachen Beziehungen der Lebewesen untereinander.

Leibesübungen. Die Leibesübungen und ihre Bedeutung für die Gesundheit. Von Professor Dr. R. Zander. 2. Auflage. Mit 19 Abb. (Nr. 13.)

Will darüber aufklären, weshalb und unter welchen Umständen die Leibesübungen segensreich wirken, indem es ihr Wesen, andererseits die in Betracht kommenden Organe bespricht; erörtert besonders die Wechselbeziehungen zwischen körperlicher und geistiger Arbeit, die Leibesübungen der Frauen, die Bedeutung des Sportes und die Gefahren der sportlichen Übertreibungen.

Licht (s. a. Beleuchtungsarten; Chemie). Das Licht und die Farben. Sechs Vorlesungen, gehalten im Volkshochschulverein München. Von Professor Dr. L. Graetz. 2. Auflage. Mit 116 Abbildungen. (Nr. 17.)

Führt, von den einfachsten optischen Erscheinungen ausgehend, zur tieferen Einsicht in die Natur des Lichtes und der Farben, behandelt, ausgehend von der scheinbar geradlinigen Ausbreitung, Zurückwerfung und Brechung des Lichtes, das Wesen der Farben, die Beugungserscheinungen und die Photographie.

Literaturgeschichte s. Drama; Schiller; Theater; Volkslied.

Luther (s. a. Geschichte). Luther im Lichte der neueren Forschung. Ein kritischer Bericht. Von Professor Dr. H. Boehmer. (Nr. 113.)
Versucht durch sorgfältige historische Untersuchung eine erschöpfende Darstellung von Luthers Leben und Wirken zu geben, die Persönlichkeit des Reformators aus ihrer Zeit heraus zu erfassen, ihre Schwächen und Stärken beleuchtend zu einem wahrheitsgetreuen Bilde zu gelangen, und gibt so nicht nur ein psychologisches Porträt, sondern bietet zugleich ein interessantes Stück Kulturgeschichte.

Mädchenschule (s. a. Bildungswesen; Schulwesen). Die höhere Mädchenschule in Deutschland. Von Oberlehrerin M. Martin. (Nr. 65.)
Bietet aus berufenster Feder eine Darstellung der Ziele, der historischen Entwicklung, der heutigen Gestalt und der Zukunftsaufgaben der höheren Mädchenschulen.

Mathematische Spiele (s. a. Arithmetik). Von Dr. W. Ahrens. (Nr. 170.)
Sucht in das Verständnis all der Spiele, die „ungleich voll von Nachdenken" vergnügen, weil man bei ihnen rechnet, ohne Voraussetzung irgend welcher mathematischer Kenntnisse einzuführen und so ihren Reiz für Nachdenkliche erheblich zu erhöhen. So werden unter Beigabe von einfachen, das Mitarbeiten des Lesers belebenden Fragen Wettspringen, Boß-Puzzle, Solitär- oder Einsiedlerspiel, Wanderungsspiele, Dyadische Spiele, der Baguenaudier, Mim, der Rösselsprung und die Magischen Quadrate behandelt.

Meeresforschung. Meeresforschung und Meeresleben. Von Dr. O. Janson. 2. Auflage. Mit 41 Figuren. (Nr. 30.)
Schildert kurz und lebendig die Fortschritte der modernen Meeresuntersuchung auf geographischem, physikalisch-chemischem und biologischem Gebiete, die Verteilung von Wasser und Land auf der Erde, die Tiefen des Meeres, die physikalischen und chemischen Verhältnisse des Meerwassers, endlich die wichtigsten Organismen des Meeres, die Pflanzen und Tiere.

Mensch (s. a. Auge; Kultur; Stimme). Der Mensch. Sechs Vorlesungen a. d. Gebiete der Anthropologie. Von Dr. A. Heilborn. Mit zahlr. Abb. (Nr. 62.)
Stellt die Lehren der „Wissenschaft aller Wissenschaften" streng sachlich und doch durchaus volkstümlich dar: das Wissen vom Ursprung des Menschen, die Entwicklungsgeschichte des Individuums, die künstlerische Betrachtung der Proportionen des menschlichen Körpers und die streng wissenschaftlichen Meßmethoden (Schädelmessung usf.), behandelt ferner die Menschenrassen, die rassenanatomischen Verschiedenheiten, den Tertiärmenschen.

——— Bau und Tätigkeit des menschlichen Körpers. Von Privatdozent Dr. H. Sachs. 2. Auflage. Mit 37 Abbildungen. (Nr. 32.)
Stellt eine Reihe schematischer Abbildungen dar, erläutert die Einrichtung und die Tätigkeit der einzelnen Organe des Körpers und zeigt dabei vor allem, wie diese einzelnen Organe in ihrer Tätigkeit aufeinander einwirken, miteinander zusammenhängen und so den menschlichen Körper zu einem einheitlichen Ganzen, zu einem wohlgeordneten Staate machen.

——— Die Seele des Menschen. Von Prof. Dr. J. Rehmke. 2. Aufl. (Nr. 36.)
Behandelt, von der Tatsache ausgehend, daß der Mensch eine Seele habe, die ebenso gewiß sei wie die andere, daß der Körper eine Gestalt habe, das Seelenwesen und das Seelenleben und erörtert, unter Abwehr der materialistischen und halbmaterialistischen Anschauungen, von dem Standpunkt aus, daß die Seele Unkörperliches Immaterielles sei, nicht etwa eine Bestimmtheit des menschlichen Einzelwesens, auch nicht eine Wirkung oder eine „Funktion" des Gehirns, die verschiedenen Tätigkeitsäußerungen des als Seele Erkannten.

——— Die fünf Sinne des Menschen. Von Professor Dr. Jos. Clem. Kreibig. Mit 30 Abbildungen im Text. 2. Auflage. (Nr. 27.)
Beantwortet die Fragen über die Bedeutung, Anzahl, Benennung und Leistungen der Sinne in gemeinfaßlicher Weise, indem das Organ und seine Funktionsweise, dann die als Reiz wirkenden äußeren Ursachen und zuletzt der Inhalt, die Stärke, das räumliche und zeitliche Merkmal der Empfindungen besprochen werden.

Mensch und Erde. Mensch und Erde. Skizzen von den Wechselbeziehungen zwischen beiden. Von Prof. Dr. A. Kirchhoff. 2. Aufl. (Nr. 31.)
Zeigt, wie die Ländernatur auf den Menschen und seine Kultur einwirkt, durch Schilderungen allgemeiner und besonderer Art, über Steppen- und Wüstenvölker, über die Entstehung von Nationen, wie Deutschland und China u. a. m.

——— und Tier. Der Kampf zwischen Mensch und Tier. Von Professor Dr. Karl Eckstein. Mit 31 Abbildungen im Text. (Nr. 18.)
Der hohe wirtschaftliche Bedeutung beanspruchende Kampf erfährt eine eingehende, ebenso interessante wie lehrreiche Darstellung; besonders werden die Kampfmittel beider Gegner geschildert: Schußwaffen, Fallen, Gifte, oder auch besondere Wirtschaftsmethoden, dort spitzige Krallen, scharfer Zahn, furchtbares Gift, List und Gewandtheit, der Schutzfärbung und Anpassungsfähigkeit nicht zu vergessen.

Menschenleben. Aufgaben und Ziele des Menschenlebens. Von Dr. J. Unold. 2. Auflage. (Nr. 12.)
Beantwortet die Frage: Gibt es keine bindenden Regeln des menschlichen Handelns? in zuversichtlich bejahender, zugleich wohl begründeter Weise und entwirft die Grundzüge einer wissenschaftlich haltbaren und für eine nationale Erziehung brauchbaren Lebensanschauung und Lebensordnung.

Metalle. Die Metalle. Von Professor Dr. K. Scheid. Mit 16 Abb. (Nr. 29.)
Behandelt die für Kulturleben und Industrie wichtigen Metalle, schildert die mutmaßliche Bildung der Erze, die Gewinnung der Metalle aus den Erzen, das Hüttenwesen mit seinen verschiedenen Systemen, die Fundorte der Metalle, ihre Eigenschaften und Verwendung, unter Angabe historischer, kulturgeschichtlicher und statistischer Daten, sowie die Verarbeitung der Metalle.

Meteorologie s. Wetter.

Mikroskop (s. a. Optik; Tierwelt). Das Mikroskop, seine Optik, Geschichte und Anwendung, gemeinverständlich dargestellt. Von Dr. W. Scheffer. Mit 66 Abbildungen im Text und einer Tafel. (Nr. 35.)
Nach Erläuterung der optischen Konstruktion und Wirkung des Mikroskops, und Darstellung der historischen Entwicklung wird eine Beschreibung der modernsten Mikroskoptypen, Hilfsapparate und Instrumente gegeben, endlich gezeigt, wie die mikroskopische Untersuchung die Einsicht in Naturvorgänge vertieft.

Moleküle. Moleküle — Atome — Weltäther. Von Professor Dr. G. Mie. 2. Auflage. Mit 27 Figuren im Text. (Nr. 58.)
Stellt die physikalische Atomlehre als die kurze, logische Zusammenfassung einer großen Menge physikalischer Tatsachen unter einem Begriffe dar, die ausführlich und nach Möglichkeit als einzelne Experimente geschildert werden.

Mond (s. a. Weltall). Der Mond. Von Professor Dr. J. Franz. Mit 31 Abbildungen im Text und auf 2 Doppeltafeln. (Nr. 90.)
Gibt die Ergebnisse der neueren Mondforschung wieder, erörtert die Mondbewegung und Mondbahn, bespricht den Einfluß des Mondes auf die Erde und behandelt die Fragen der Oberflächenbedingungen des Mondes und die charakteristischen Mondgebilde anschaulich zusammengefaßt in „Beobachtungen eines Mondbewohners", endlich die Bewohnbarkeit des Mondes.

Mozart s. Musik.

Münze. Die Münze als historisches Denkmal sowie ihre Bedeutung im Rechts- und Wirtschaftsleben. Von Dr. A. Luschin v. Ebengreuth. Mit 53 Abbildungen im Text. (Nr. 91.)
Zeigt, wie Münzen als geschichtliche Überbleibsel der Vergangenheit zur Aufhellung der wirtschaftlichen Zustände und der Rechtseinrichtungen früherer Zeiten dienen, die verschiedenen Arten von Münzen, ihre äußeren und inneren Merkmale sowie ihre Herstellung werden in historischer Entwicklung dargelegt und im Anschluß daran Münzsammlern beherzigenswerte Winke gegeben.

Musik. Einführung in das Wesen der Musik. Von Professor C. R. Hennig. (Nr. 119.)

Die hier gegebene Ästhetik der Tonkunst untersucht das Wesen des Tones als eines Kunstmaterials; sie prüft die Natur der Darstellungsmittel und untersucht die Objekte der Darstellung, indem sie klarlegt, welche Ideen im musikalischen Kunstwerke gemäß der Natur des Tonmateriales und der Darstellungsmittel in idealer Gestaltung zur Darstellung gebracht werden können.

——— Geschichte der Musik. Von Dr. Friedrich Spiro. (Nr. 143.)

Gibt in großen Zügen eine übersichtliche äußerst lebendig gehaltene Darstellung von der Entwicklung der Musik vom Altertum bis zur Gegenwart mit besonderer Berücksichtigung der führenden Persönlichkeiten und der großen Strömungen und unter strenger Ausscheidung alles dessen, was für die Entwicklung der Musik ohne Bedeutung war.

——— Haydn, Mozart, Beethoven. Mit vier Bildnissen auf Tafeln. Von Professor Dr. C. Krebs. (Nr. 92.)

Eine Darstellung des Entwicklungsganges und der Bedeutung eines jeden der drei großen Komponisten für die Musikgeschichte. Sie gibt mit wenigen, aber scharfen Strichen ein Bild der menschlichen Persönlichkeit und des künstlerischen Wesens der drei Heroen mit Hervorhebung dessen, was ein jeder aus seiner Zeit geschöpft und was er aus eignem hinzugebracht hat.

Muttersprache. Entstehung und Entwicklung unserer Muttersprache. Von Professor Dr. Wilhelm Uhl. Mit vielen Abbildungen im Text und auf Tafeln, sowie mit 1 Karte. (Nr. 84.)

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der sprachlich-wissenschaftlich lautphysiologischen wie der philologisch-germanistischen Forschung, die Ursprung und Organ, Bau und Bildung, andererseits die Hauptperioden der Entwicklung unserer Muttersprache zur Darstellung bringt.

Mythologie s. Germanen.

Nahrungsmittel s. Alkoholismus; Chemie; Ernährung; Haushalt; Kaffee.

Nationalökonomie s. Arbeiterschutz; Bevölkerungslehre; Soziale Bewegungen; Frauenbewegung; Schiffahrt; Welthandel; Wirtschaftsleben.

Naturlehre. Die Grundbegriffe der modernen Naturlehre. Von Professor Dr. Felix Auerbach. 2. Auflage. Mit 79 Figuren im Text. (Nr. 40.)

Eine zusammenhängende, für jeden Gebildeten verständliche Entwicklung der in der modernen Naturlehre eine allgemeine und exakte Rolle spielenden Begriffe Raum und Bewegung, Kraft und Masse und die allgemeinen Eigenschaften der Materie, Arbeit, Energie und Entropie.

Naturwissenschaften s. Abstammungslehre; Ameisen; Astronomie; Befruchtungsvorgang; Chemie; Erde; Haushalt; Licht; Meeresforschung; Mensch; Moleküle; Naturlehre; Obstbau; Pflanzen; Plankton; Religion; Strahlen; Tierleben; Wald; Weltall; Wetter.

Nervensystem. Vom Nervensystem, seinem Bau und seiner Bedeutung für Leib und Seele im gesunden und kranken Zustande. Von Professor Dr. R. Zander. Mit 27 Figuren im Text. (Nr. 48.)

Erörtert die Bedeutung der nervösen Vorgänge für den Körper, die Geistestätigkeit und das Seelenleben und sucht klarzulegen, unter welchen Bedingungen Störungen der nervösen Vorgänge auftreten, wie sie zu beseitigen und zu vermeiden sind.

Obstbau. Der Obstbau. Von Dr. Ernst Voges. Mit 13 Abbildungen im Text. (Nr. 107.)

Will über die wissenschaftlichen und technischen Grundlagen des Obstbaues, sowie seine Naturgeschichte und große volkswirtschaftliche Bedeutung unterrichten. Die Geschichte des Obstbaues, das Leben des Obstbaumes, Obstbaumpflege und Obstbaumschutz, die wissenschaftliche Obstkunde, die Ästhetik des Obstbaues gelangen zur Behandlung.

Optik (s. a. Mikroskop; Stereoskop). Die optischen Instrumente. Von Dr. M. von Rohr. Mit 84 Abbildungen im Text. (Nr. 88.)

Gibt eine elementare Darstellung der optischen Instrumente nach modernen Anschauungen, wobei weder das Ultramikroskop noch die neuen Apparate zur Mikrophotographie mit ultraviolettem Licht (Monochromate), weder die Prismen- noch die Zielfernrohre, weder die Projektionsapparate noch die stereoskopischen Entfernungsmesser und der Stereokomparator fehlen.

Ostasien s. Kunst.

Pädagogik (s. a. Bildungswesen; Erziehung; Fröbel; Herbart; Hilfsschulwesen; Jugendfürsorge; Knabenhandarbeit; Mädchenschule; Schulwesen). Allgemeine Pädagogik. Von Professor Dr. Th. Ziegler. 2. Aufl. (Nr. 33.)

Behandelt die großen Fragen der Volkserziehung in praktischer, allgemeinverständlicher Weise und in sittlich-sozialem Geiste. Die Zwecke und Motive der Erziehung, das Erziehungsgeschäft selbst, dessen Organisation werden erörtert, die verschiedenen Schulgattungen dargestellt.

Palästina. Palästina und seine Geschichte. Sechs Vorträge von Professor Dr. H. Freiherr von Soden. 2. Auflage. Mit 2 Karten und 1 Plan von Jerusalem und 6 Ansichten des Heiligen Landes. (Nr. 6.)

Ein Bild, nicht nur des Landes selbst, sondern auch alles dessen, was aus ihm hervor- oder über es hingegangen ist im Laufe der Jahrhunderte — ein wechselvolles, farbenreiches Bild, in dessen Verlauf die Patriarchen Israels und die Kreuzfahrer, David und Christus, die alten Assyrer und die Scharen Mohammeds einander ablösen.

Patentrecht s. Gewerbe.

Pflanzen (s. a. Obstbau; Plankton; Tierleben). Unsere wichtigsten Kulturpflanzen. (Die Getreidegräser.) Sechs Vorträge aus der Pflanzenkunde. Von Professor Dr. K. Giesenhagen. Mit 38 Figuren im Text. 2. Auflage. (Nr. 10.)

Behandelt die Getreidepflanzen und ihren Anbau nach botanischen wie kulturgeschichtlichen Gesichtspunkten, damit zugleich in anschaulichster Form allgemeine botanische Kenntnisse vermittelnd.

——— Vermehrung und Sexualität bei den Pflanzen. Von Privatdozent Dr. Ernst Küster. Mit 38 Abbildungen im Text. (Nr. 112.)

Gibt eine kurze Übersicht über die wichtigsten Formen der vegetativen Vermehrung und beschäftigt sich eingehend mit der Sexualität der Pflanzen, deren überraschend vielfache und mannigfaltige Äußerungen, ihre große Verbreitung im Pflanzenreich und ihre in allen Einzelheiten erkennbare Übereinstimmung mit der Sexualität der Tiere zur Darstellung gelangen.

Philosophie (s. a. Buddha; Herbart; Kant; Menschenleben; Schopenhauer; Weltanschauung; Weltproblem). Die Philosophie der Gegenwart in Deutschland. Eine Charakteristik ihrer Hauptrichtungen. Von Professor Dr. O. Külpe. 3. Auflage. (Nr. 41.)

Schildert die vier Hauptrichtungen der deutschen Philosophie der Gegenwart, den Positivismus, Materialismus, Naturalismus und Idealismus, nicht nur im allgemeinen, sondern auch durch eingehendere Würdigung einzelner typischer Vertreter wie Mach und Dühring, Haeckel, Nietzsche, Fechner, Lotze, v. Hartmann und Wundt.

Philosophie. Einführung in die Philosophie. Sechs Vorträge von Professor Raoul Richter. (Nr. 155.)
Bietet eine gemeinverständliche Darstellung der philosophischen Hauptprobleme und der Richtung ihrer Lösung, insbesondere des Erkenntnisproblems und nimmt dabei zu den Standpunkten des Materialismus, Spiritualismus, Theismus und Pantheismus Stellung, um zum Schlusse die religions- und moralphilosophischen Fragen zu beleuchten.

Physik s. Licht; Mikroskop; Moleküle; Naturlehre; Optik; Strahlen.

Plankton. Das Süßwasser-Plankton. Einführung in die freischwebende Organismenwelt unserer Teiche, Flüsse und Seebecken. Von Dr. Otto Zacharias. Mit 49 Abbildungen. (Nr. 156.)
Gibt eine Anleitung zur Kenntnis der interessantesten Planktonorganismen, jener mikroskopisch kleinen und für die Existenz der höheren Lebewesen und für die Naturgeschichte der Gewässer so wichtigen Tiere und Pflanzen. Die wichtigsten Formen werden vorgeführt und die merkwürdigen Lebensverhältnisse und -bedingungen dieser unsichtbaren Welt einfach und doch vielseitig erörtert.

Polarforschung. Die Polarforschung. Geschichte der Entdeckungsreisen zum Nord- und Südpol von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. Von Professor Dr. Kurt Hassert. Mit 6 Karten auf 2 Tafeln. (Nr. 38.)
Das in der neuen Auflage bis auf die Gegenwart fortgeführte und im einzelnen nicht unerheblich umgestaltete Buch faßt in gedrängtem Überblick die Hauptergebnisse der Nord- und Südpolarforschung zusammen. Nach gemeinverständlicher Erörterung der Ziele arktischer und antarktischer Forschung werden die Polarreisen selbst von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart geschildert unter besonderer Berücksichtigung der topographischen Ergebnisse.

Pompeji, eine hellenistische Stadt in Italien. Von Hofrat Professor Dr. Fr. v. Duhn. Mit 62 Abbildungen. (Nr. 114.)
Sucht, durch zahlreiche Abbildungen unterstützt, an dem besonders greifbaren Beispiel Pompejis die Übertragung der griechischen Kultur und Kunst nach Italien, ihr Werden zur Weltkultur und Weltkunst verständlich zu machen, wobei die Hauptphasen der Entwicklung Pompejis, immer im Hinblick auf die gestaltende Bedeutung, die gerade der Hellenismus für die Ausbildung der Stadt, ihrer Lebens- und Kunstformen gehabt hat, zur Darstellung gelangen.

Post. Das Postwesen, seine Entwickelung und Bedeutung. Von Postrat J. Bruns. (Nr. 165.)
Schildert immer unter besonderer Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung die Post als Staatsverkehrsanstalt, ihre Organisation und ihren Wirkungskreis, das Tarif- und Gebührenwesen, die Beförderungsmittel, den Betriebsdienst, den Weltpostverein, sowie die deutsche Post im In- und Ausland.

Psychologie s. Mensch; Nervensystem; Seele.

Recht (s. a. Gewerbe). Moderne Rechtsprobleme. Von Professor Josef Kohler. (Nr. 128.)
Behandelt nach einem einleitenden Abschnitte über Rechtsphilosophie die wichtigsten und interessantesten Probleme der modernen Rechtsprüfung, insbesondere die des Strafrechts, des Strafprozesses, des Genossenschaftsrechts, des Zivilprozesses und des Völkerrechtes.

Religion (s. a. Buddha; Christentum; Germanen; Jesuiten; Jesus; Luther). Die Grundzüge der israelitischen Religionsgeschichte. Von Professor Dr. Fr. Giesebrecht. (Nr. 52.)
Schildert, wie Israels Religion entsteht, wie sie die nationale Schale sprengt, um in den Propheten die Ansätze einer Menschheitsreligion auszubilden, wie auch diese neue Religion sich verpuppt in die Formen eines Priesterstaats.

Religion. Religion und Naturwissenschaft in Kampf und Frieden. Ein geschichtlicher Rückblick von Dr. A. Pfannkuche. (Nr. 141.)

Will durch geschichtliche Darstellung der Beziehungen beider Gebiete eine vorurteilsfreie Beurteilung des heiß umstrittenen Problems ermöglichen. Ausgehend von der ursprünglichen Einheit von Religion und Naturerkennen in den Naturreligionen schildert der Verfasser das Entstehen der Naturwissenschaft in Griechenland und der Religion in Israel, um dann zu zeigen, wie aus der Verschmelzung beider jene ergreifenden Konflikte erwachsen, die sich besonders an die Namen von Kopernikus und Darwin knüpfen.

——— Die religiösen Strömungen der Gegenwart. Von Superintendent D. A. H. Braasch. (Nr. 66.)

Will die gegenwärtige religiöse Lage nach ihren bedeutsamen Seiten hin darlegen und ihr geschichtliches Verständnis vermitteln; die markanten Persönlichkeiten und Richtungen, die durch wissenschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung gestellten Probleme, wie die Ergebnisse der Forschung, der Ultramontanismus wie die christliche Liebestätigkeit gelangen zur Behandlung.

Rembrandt. Von Professor Dr. Paul Schubring. Mit einem Titelbild und 49 Textabbildungen. (Nr. 158.)

Eine durch zahlreiche Abbildungen unterstützte lebensvolle Schilderung des menschlichen und künstlerischen Entwickelungsganges Rembrandts. Zur Darstellung gelangen so seine persönlichen Schicksale bis 1642, die Frühzeit, die Zeit bis zu Saskias Tode, die Nachtwache, Rembrandts Verhältnis zur Bibel, die Radierungen, Urkundliches über die Zeit nach 1642 die Periode des farbigen Helldunkels, die Gemälde nach der Nachtwache und die Spätzeit. Beigefügt sind die beiden ältesten Biographien Rembrandts.

Rom. Die ständischen und sozialen Kämpfe in der römischen Republik. Von Privatdozent Dr. Leo Bloch. (Nr. 22.)

Behandelt die Sozialgeschichte Roms, soweit sie mit Rücksicht auf die die Gegenwart bewegenden Fragen von allgemeinem Interesse ist. Insbesondere gelangen die durch die Großmachtstellung Roms bedingte Entstehung neuer sozialer Unterschiede, die Herrschaft des Amtsadels und des Kapitals, auf der anderen Seite eines großstädtischen Proletariats zur Darstellung, die ein Ausblick auf die Lösung der Parteikämpfe durch die Monarchie beschließt.

Säugling. Der Säugling, seine Ernährung und seine Pflege. Von Dr. Walther Kaupe. Mit 17 Textabbildungen. (Nr. 154.)

Will der jungen Mutter oder Pflegerin in allen Fragen, mit denen sie sich im Interesse des kleinen Erdenbürgers beschäftigen müssen, den nötigen Rat erteilen. Außer der allgemeinen geistigen und körperlichen Pflege des Kindchens wird besonders die natürliche und künstliche Ernährung behandelt und für alle diese Fälle zugleich praktische Anleitung gegeben.

Schiffahrt. Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart. Von Professor Dr. K. Thieß. (Nr. 169.)

Verfasser will weiteren Kreisen eine genaue Kenntnis unserer Schiffahrt erschließen, indem er in leicht faßlicher und doch erschöpfender Darstellung einen allgemeinen Überblick über das gesamte deutsche Schiffswesen gibt mit besonderer Berücksichtigung seiner geschichtlichen Entwicklung und seiner großen volkswirtschaftlichen Bedeutung.

Schiller. Von Professor Dr. Th. Ziegler. Mit dem Bildnis Schillers von Kügelgen in Heliogravüre. (Nr. 74.)

Gedacht als eine Einführung in das Verständnis von Schillers Werdegang und Werken, behandelt das Büchlein vor allem die Dramen Schillers und sein Leben, ebenso aber auch einzelne seiner lyrischen Gedichte und die historischen und die philosophischen Studien als ein wichtiges Glied in der Kette seiner Entwicklung.

Schopenhauer. Seine Persönlichkeit, seine Lehre, seine Bedeutung. Sechs Vorträge von Oberlehrer H. Richert. Mit dem Bildnis Schopenhauers. (Nr. 81.)
Unterrichtet über Schopenhauer in seinem Werden, seinen Werken und seinem Fortwirken, in seiner historischen Bedingtheit und seiner bleibenden Bedeutung, indem es eine gründliche Einführung in die Schriften Schopenhauers und zugleich einen zusammenfassenden Überblick über das Ganze seines philosophischen Systems gibt.

Schriftwesen. Schrift- und Buchwesen in alter und neuer Zeit. Von Professor Dr. O. Weise. 2. Auflage. Mit 37 Abbildungen. (Nr. 4.)
Verfolgt durch mehr als vier Jahrtausende Schrift-, Brief- und Zeitungswesen, Buchhandel und Bibliotheken.

Schulhygiene. Von Privatdozent Dr. Leo Burgerstein. Mit einem Bildnis und 33 Figuren im Text. (Nr. 96.)
Bietet eine auf den Forschungen und Erfahrungen in den verschiedensten Kulturländern beruhende Darstellung, die ebenso die Hygiene des Unterrichts und Schullebens wie jene des Hauses, die im Zusammenhang mit der Schule stehenden modernen materiellen Wohlfahrtseinrichtungen, endlich die hygienische Unterweisung der Jugend, die Hygiene des Lehrers und die Schularztfrage behandelt.

Schulwesen (s. a. Bildungswesen; Fröbel; Hilfsschulwesen; Mädchenschule; Pädagogik). Geschichte des deutschen Schulwesens. Von Oberrealschuldirektor Dr. K. Knabe. (Nr. 85.)
Stellt die Entwicklung des deutschen Schulwesens in seinen Hauptperioden dar und bringt so Anfänge des deutschen Schulwesens, Scholastik, Humanismus, Reformation, Gegenreformation, neue Bildungsziele, Pietismus, Philanthropismus, Aufklärung, Neuhumanismus, Prinzip der allseitigen Ausbildung vermittels einer Anstalt, Teilung der Arbeit und den nationalen Humanismus der Gegenwart zur Darstellung.

——— Schulkämpfe der Gegenwart. Vorträge zum Kampf um die Volksschule in Preußen, gehalten in der Humboldt-Akademie in Berlin. Von J. Tews. (Nr. 111.)
Knapp und doch umfassend stellt der Verfasser die Probleme dar, um die es sich bei der Reorganisation der Volksschule handelt, deren Stellung zu Staat und Kirche, deren Abhängigkeit von Zeitgeist und Zeitbedürfnissen, deren Wichtigkeit für die Herausgestaltung einer volksfreundlichen Gesamtkultur scharf beleuchtet werden.

——— Volksschule und Lehrerbildung der Vereinigten Staaten in ihren hervortretenden Zügen. Reiseeindrücke. Von Direktor Dr. Franz Kuypers. Mit 48 Abbildungen im Text und einem Titelbild. (Nr. 150.)
Schildert anschaulich das Schulwesen vom Kindergarten bis zur Hochschule, überall das Wesentliche der amerikanischen Erziehungsweise (die stete Erziehung zum Leben, das Wecken des Betätigungstriebes, das Hindrängen auf praktische Verwertung usw.) hervorhebend und unter dem Gesichtspunkte der Beobachtungen an unserer schulentlassenen Jugend in den Fortbildungsschulen zum Vergleich mit der heimischen Unterrichtsweise anregend.

Seekrieg s. Kriegswesen.

Seele s. Mensch.

Sinnesleben s. Mensch.

Soziale Bewegungen (s. a. Arbeiterschutz; Frauenbewegung). Soziale Bewegungen und Theorien bis zur modernen Arbeiterbewegung. Von Professor Dr. G. Maier. 3. Auflage. (Nr. 2.)
In einer geschichtlichen Betrachtung, die mit den altorientalischen Kulturvölkern beginnt, werden an den zwei großen wirtschaftlichen Schriften Platos die Wirtschaft der Griechen,

an der Gracchischen Bewegung die der Römer beleuchtet, ferner die Utopie des Thomas Morus, andererseits der Bauernkrieg behandelt, die Bestrebungen Colberts und das Merkantilsystem, die Physiokraten und die ersten wissenschaftlichen Staatswirtschaftslehrer gewürdigt und über die Entstehung des Sozialismus und die Anfänge der neueren Handels-, Zoll- und Verkehrspolitik aufgeklärt.

Spiele s. Mathematik.

Sprache s. Muttersprache; Stimme.

Städtewesen. Die Städte. Geographisch betrachtet. Von Professor Dr. Kurt Hassert. Mit 21 Abbildungen. (Nr. 163.)

Behandelt als Versuch einer allgemeinen Geographie der Städte einen der wichtigsten Abschnitte der Siedlungskunde, erörtert die Ursache des Entstehens, Wachsens und Vergehens der Städte, charakterisiert ihre landwirtschaftliche und Verkehrs-Bedeutung als Grundlage der Großstadtbildung und schildert das Städtebild als geographische Erscheinung.

——— Deutsche Städte und Bürger im Mittelalter. Von Oberlehrer Dr. B. Heil. 2. Auflage. Mit zahlreichen Abbildungen im Text und auf 1 Doppeltafel. (Nr. 43.)

Stellt die geschichtliche Entwicklung dar, schildert die wirtschaftlichen, sozialen und staatsrechtlichen Verhältnisse und gibt ein zusammenfassendes Bild von der äußeren Erscheinung und dem inneren Leben der deutschen Städte.

——— Historische Städtebilder aus Holland und Niederdeutschland. Vorträge gehalten bei der Oberschulbehörde in Hamburg. Von Regierungs-Baumeister Albert Erbe. Mit 59 Abbildungen. (Nr. 117.)

Will dem als Zeichen wachsenden Kunstverständnisses zu begrüßenden Sinn für die Reize der alten malerischen Städtebilder durch eine mit Abbildungen reich unterstützte Schilderung der so eigenartigen und vielfachen Herrlichkeit Alt-Hollands wie Niederdeutschlands, ferner Danzigs, Lübecks, Bremens und Hamburgs nicht nur vom rein künstlerischen, sondern auch vom kulturgeschichtlichen Standpunkt aus entgegenkommen.

——— Kulturbilder aus griechischen Städten. Von Oberlehrer Dr. Erich Ziebarth. Mit 22 Abbildungen im Text und 1 Tafel. (Nr. 131.)

Sucht ein anschauliches Bild zu entwerfen von dem Aussehen einer altgriechischen Stadt und von dem städtischen Leben in ihr, auf Grund der Ausgrabungen und der inschriftlichen Denkmäler; die altgriechischen Bergstädte Thera, Pergamon, Priene, Milet, der Tempel von Didyma werden geschildert. Stadtpläne und Abbildungen suchen die einzelnen Städtebilder zu erläutern.

Stereoskop (s. a. Optik). Das Stereoskop und seine Anwendungen. Von Professor Th. Hartwig. Mit 40 Abbildungen im Text und 19 stereoskopischen Tafeln. (Nr. 135.)

Behandelt die verschiedenen Erscheinungen und praktischen Anwendungen der Stereoskopie, insbesondere die stereoskopischen Himmelsphotographien, die stereoskopische Darstellung mikroskopischer Objekte, das Stereoskop als Meßinstrument und die Bedeutung und Anwendung des Stereokomparators, insbesondere in bezug auf photogrammetrische Messungen. Beigegeben sind 19 stereoskopische Tafeln.

Stimme, die menschliche, und ihre Hygiene. Sieben volkstümliche Vorlesungen. Von Professor Dr. P. Gerber. Mit 20 Abbildungen. (Nr. 136.)

Nach den notwendigsten Erörterungen über das Zustandekommen und über die Natur der Töne wird der Kehlkopf des Menschen, sein Bau, seine Verrichtungen und seine Funktion als musikalisches Instrument behandelt; dann werden die Gesang- und die Sprechstimme, ihre Ausbildung, ihre Fehler und Erkrankungen, sowie deren Verhütung und Behandlung, insbesondere Erkältungskrankheiten, die professionelle Stimmschwäche, der Alkoholeinfluß und die Abhärtung erörtert.

Strahlen (s. a. Licht). Sichtbare und unsichtbare Strahlen. Von Professor Dr. R. Börnstein und Professor Dr. W. Marckwald. Mit 82 Abb. (Nr. 64.)

Schildert die verschiedenen Arten der Strahlen, darunter die Kathoden- und Röntgenstrahlen, die Hertzschen Wellen, die Strahlungen der radioaktiven Körper (Uran und Radium) nach ihrer Entstehung und Wirkungsweise, unter Darstellung der charakteristischen Vorgänge der Strahlung.

Süßwasser-Plankton s. Plankton.

Technik (s. a. Automobil; Beleuchtungsarten; Dampf; Eisenbahnen; Eisenhüttenwesen; Elektrotechnik; Funkentelegraphie; Ingenieurtechnik; Metalle; Mikroskop; Post; Rechtsschutz; Stereoskop; Wärmekraftmaschinen). Am sausenden Webstuhl der Zeit. Übersicht über die Wirkungen der Entwicklung der Naturwissenschaften und der Technik auf das gesamte Kulturleben. Von Geh. Regierungsrat Professor Dr. W. Launhardt. 2. Auflage. Mit 16 Abbildungen im Text und auf 5 Tafeln. (Nr. 23.)

Ein geistreicher Rückblick auf die Entwicklung der Naturwissenschaften und der Technik, der die Weltwunder unserer Zeit verdankt werden.

Tee s. Kaffee.

Telegraphie s. Funkentelegraphie.

Theater (s. a. Drama). Das Theater. Sein Wesen, seine Geschichte, seine Meister. Von Professor Dr. K. Borinski. Mit 8 Bildnissen. (Nr. 11.)

Begreift das Drama als ein Selbstgericht des Menschentums und charakterisiert die größten Dramatiker der Weltliteratur bei aller Knappheit liebevoll und geistvoll, wobei es die dramatischen Meister der Völker und Zeiten tunlichst selbst reden läßt.

Theologie s. Bibel; Christentum; Jesus; Palästina; Religion.

Tierleben (s. a. Ameise; Mensch und Tier; Plankton). Die Beziehungen der Tiere zueinander und zur Pflanzenwelt. Von Professor Dr. K. Kraepelin. (Nr. 79.)

Stellt in großen Zügen eine Fülle wechselseitiger Beziehungen der Organismen zueinander dar. Familienleben und Staatenbildung der Tiere, wie die interessanten Beziehungen der Tiere und Pflanzen zueinander werden geschildert.

——— **Tierkunde.** Eine Einführung in die Zoologie. Von Privatdozent Dr. Kurt Hennings. Mit 34 Abbildungen. (Nr. 142.)

Will die Einheitlichkeit des gesamten Tierreiches zum Ausdruck bringen, Bewegung und Empfindung, Stoffwechsel und Fortpflanzung als die charakterisierenden Eigenschaften aller Tiere darstellen und sodann die Tätigkeit des Tierleibes aus seinem Bau verständlich machen, wobei der Schwerpunkt der Darstellung auf die Lebensweise der Tiere gelegt ist. So werden nach einem Vergleich der drei Naturreiche die Bestandteile des tierischen Körpers behandelt, sodann ein Überblick über die sieben großen Kreise des Tierreiches gegeben, ferner Bewegung und Bewegungsorgane, Aufenthaltsort, Bewußtsein und Empfindung, Nervensystem und Sinnesorgane, Stoffwechsel, Fortpflanzung und Entwicklung erörtert.

——— **Zwiegestalt der Geschlechter in der Tierwelt (Dimorphismus).** Von Dr. Friedrich Knauer. Mit 37 Abbildungen. (Nr. 148.)

Zeigt, von der ungeschlechtlichen Fortpflanzung zahlreicher niederster Tiere ausgehend, wie sich aus diesem Hermaphroditismus allmählich die Zweigeschlechtigkeit herausgebildet hat und sich bei verschiedenen Tierarten zu auffälligstem geschlechtlichem Dimorphismus entwickelt, an interessanten Fällen solcher Verschiedenheit zwischen Männchen und Weibchen, wobei vielfach die Brutpflege in der Tierwelt und das Verhalten der Männchen zu derselben erörtert wird.

Tierleben. Die Tierwelt des Mikroskops (die Urtiere). Von Privatdozent Dr. Richard Goldschmidt. Mit 39 Abbildungen. (Nr. 160.)

Bietet nach dem Grundsatz, daß die Kenntnis des Einfachen grundlegend zum Verständnis des Komplizierten ist, eine einführende Darstellung des Lebens und des Baues der Urtiere, dieses mikroskopisch kleinen, formenreichen, unendlich zahlreichen Geschlechtes der Tierwelt und stellt nicht nur eine anregende und durch Abbildungen instruktive Lektüre dar, sondern vermag namentlich auch zu eigener Beobachtung der wichtigen und interessanten Tatsachen vom Bau und aus dem Leben der Urtiere anzuregen.

——— Lebensbedingungen und Verbreitung der Tiere. Von Professor Dr. Otto Maas. Mit Karten und Abbildungen. (Nr. 139.)

Lehrt das Verhältnis der Tierwelt zur Gesamtheit des Lebens auf der Erde verständnisvoll ahnen, zeigt die Tierwelt als einen Teil des organischen Erdganzen, die Abhängigkeit der Verbreitung des Tieres nicht nur vor dessen Lebensbedingungen, sondern auch von der Erdgeschichte, ferner von Nahrung, Temperatur, Licht, Luft, Feuchtigkeit und Vegetation, wie von dem Eingreifen des Menschen und betrachtet als Ergebnis an der Hand von Karten die geographische Einteilung der Tierwelt auf der Erde nach besonderen Gebieten.

Tuberkulose. Die Tuberkulose, ihr Wesen, ihre Verbreitung, Ursache, Verhütung und Heilung. Für die Gebildeten aller Stände gemeinfaßlich dargestellt von Oberstabsarzt Dr. W. Schumburg. Mit 1 Tafel und 8 Figuren im Text. (Nr. 47.)

Schildert nach einem Überblick über die Verbreitung der Tuberkulose das Wesen derselben, beschäftigt sich eingehend mit dem Tuberkelbazillus, bespricht die Maßnahmen, durch die man ihn von sich fernhalten kann, und erörtert die Fragen der Heilung der Tuberkulose, vor allem die hygienisch-diätetische Behandlung in Sanatorien und Lungenheilstätten.

Turnen s. Leibesübungen.

Verfassung (s. a. Fürstentum). Grundzüge der Verfassung des Deutschen Reiches. Sechs Vorträge von Professor Dr. E. Loening. 2. Aufl. (Nr. 34.)

Beabsichtigt in gemeinverständlicher Sprache in das Verfassungsrecht des Deutschen Reiches einzuführen, soweit dies für jeden Deutschen erforderlich ist, und durch Aufweisung des Zusammenhanges sowie durch geschichtliche Rückblicke und Vergleiche den richtigen Standpunkt für das Verständnis des geltenden Rechtes zu gewinnen.

Verkehrsentwicklung (s. a. Automobil; Eisenbahnen; Funkentelegraphie, Post; Technik). Verkehrsentwicklung in Deutschland. 1800—1900. Vorträge über Deutschlands Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen, ihre Entwicklung und Verwaltung, sowie ihre Bedeutung für die heutige Volkswirtschaft von Professor Dr. W. Lotz. 2. Auflage. (Nr. 15.)

Gibt nach einer kurzen Übersicht über die Hauptfortschritte in den Verkehrsmitteln und deren wirtschaftliche Wirkungen eine Geschichte des Eisenbahnwesens, schildert den heutigen Stand der Eisenbahnverfassung, das Güter- und das Personentarifwesen, die Reformversuche und die Reformfrage, ferner die Bedeutung der Binnenwasserstraßen und endlich die Wirkungen der modernen Verkehrsmittel.

Versicherung (s. a. Arbeiterschutz). Grundzüge des Versicherungswesens. Von Professor Dr. A. Manes. (Nr. 105.)

Behandelt sowohl die Stellung der Versicherung im Wirtschaftsleben, die Entwicklung der Versicherung, die Organisation ihrer Unternehmungsformen, den Geschäftsgang eines Versicherungsbetriebs, die Versicherungspolitik, das Versicherungsvertragsrecht und die Versicherungswissenschaft, als die einzelnen Zweige der Versicherung, wie Lebensversicherung, Unfallversicherung, Haftpflichtversicherung, Transportversicherung, Feuerversicherung, Hagelversicherung, Viehversicherung, kleinere Versicherungszweige, Rückversicherung.

Volkslied. Das deutsche Volkslied. Über Wesen und Werden des deutschen Volksgesanges. Von Privatdozent Dr. J. W. Bruinier. 2. Auflage. (Nr. 7.)

Handelt in schwungvoller Darstellung vom Wesen und Werden des deutschen Volksgesanges, unterrichtet über die deutsche Volksliederpflege in der Gegenwart, über Wesen und Ursprung des deutschen Volksgesanges, Skop und Spielmann, Geschichte und Mär, Leben und Liebe.

Volksschule s. Schulwesen.

Volksstämme. Die deutschen Volksstämme und Landschaften. Von Professor Dr. O. Weise. 3. Auflage. Mit 29 Abbildungen im Text und auf 15 Tafeln. (Nr. 16.)

Schildert, durch eine gute Auswahl von Städte-, Landschafts- und anderen Bildern unterstützt, die Eigenart der deutschen Gaue und Stämme, die charakteristischen Eigentümlichkeiten der Landschaft, den Einfluß auf das Temperament und die geistige Anlage der Menschen, die Leistungen hervorragender Männer, Sitten und Gebräuche, Sagen und Märchen, Besonderheiten in der Sprache und Hauseinrichtung u. a. m.

Volkswirtschaftslehre s. Amerika; Arbeiterschutz; Bevölkerungslehre; Frauenbewegung; Japan; Soziale Bewegungen; Verkehrsentwicklung; Versicherung; Wirtschaftsgeschichte.

Wald. Der deutsche Wald. Von Professor Dr. Hans Hausrath. Mit 15 Textabbildungen und 2 Karten. (Nr. 153.)

Schildert unter besonderer Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung die Lebensbedingungen und den Zustand unseres deutschen Waldes, die Verwendung seiner Erzeugnisse, sowie seine günstige Einwirkung auf Klima, Fruchtbarkeit, Sicherheit und Gesundheit des Landes und erörtert zum Schlusse die Pflege des Waldes und die Aufgaben seiner Eigentümer, ein Büchlein also für jeden Waldfreund.

Warenzeichenrecht s. Gewerbe.

Wärme s. Chemie.

Wärmekraftmaschinen (s. a. Dampf). Einführung in die Theorie und den Bau der neueren Wärmekraftmaschinen (Gasmaschinen). Von Professor Dr. Richard Vater. 2. Auflage. Mit 34 Abbildungen. (Nr. 21.)

Will Interesse und Verständnis für die immer wichtiger werdenden Gas-, Petroleum- und Benzinmaschinen erwecken. Nach einem einleitenden Abschnitte folgt eine kurze Besprechung der verschiedenen Betriebsmittel, wie Leuchtgas, Kraftgas usw., der Viertakt- und Zweitaktwirkung, woran sich dann das Wichtigste über die Bauarten der Gas-, Benzin-, Petroleum- und Spiritusmaschinen sowie eine Darstellung des Wärmemotors Patent Diesel anschließt.

——— Neuere Fortschritte auf dem Gebiete der Wärmekraftmaschinen. Von Professor Dr. Richard Vater. Mit 48 Abbildungen. (Nr. 86.)

Ohne den Streit, ob „Lokomobile oder Sauggasmaschine", „Dampfturbine oder Großgasmaschine", entscheiden zu wollen, behandelt Verfasser die einzelnen Maschinengattungen mit Rücksicht auf ihre Vorteile und Nachteile, wobei im zweiten Teil der Versuch unternommen ist, eine möglichst einfache und leichtverständliche Einführung in die Theorie und den Bau der Dampfturbine zu geben.

Wasser s. Chemie.

Weltall (s. a. Astronomie). Der Bau des Weltalls. Von Professor Dr. J. Scheiner. 2. Auflage. Mit 24 Figuren im Text und auf einer Tafel. (Nr. 24.)

Stellt nach einer Einführung in die wirklichen Verhältnisse von Raum und Zeit im Weltall dar, wie das Weltall von der Erde aus erscheint, erörtert den inneren Bau des Weltalls, d. h. die Struktur der selbständigen Himmelskörper und schließlich die Frage über die äußere Konstitution der Fixsternwelt.

Weltanschauung (s. a. Kant; Menschenleben; Philosophie; Weltproblem). Die Weltanschauungen der großen Philosophen der Neuzeit. Von Professor Dr. L. Busse. 2. Auflage. (Nr. 56.)

Will mit den bedeutendsten Erscheinungen der neueren Philosophie bekannt machen; die Beschränkung auf die Darstellung der großen klassischen Systeme ermöglicht es, die beherrschenden und charakteristischen Grundgedanken eines jeden scharf herauszuarbeiten und so ein möglichst klares Gesamtbild der in ihm enthaltenen Weltanschauung zu entwerfen.

Weltäther s. Moleküle.

Welthandel. Geschichte des Welthandels. Von Oberlehrer Dr. Max Georg Schmidt. (Nr. 118.)

Eine zusammenfassende Übersicht der Entwickelung des Handels führt von dem Altertum an über das Mittelalter, in dem Konstantinopel, seit den Kreuzzügen Italien und Deutschland den Weltverkehr beherrschen, zur Neuzeit, die mit der Auffindung des Seewegs nach Indien und der Entdeckung Amerikas beginnt und bis zur Gegenwart, in der auch der deutsche Kaufmann nach dem alten Hansawort „Mein Feld ist die Welt" den ganzen Erdball erobert.

Weltproblem (s. a. Philosophie; Weltanschauung). Das Weltproblem von positivistischem Standpunkte aus. Von Privatdozent Dr. J. Petzoldt. (Nr. 133.)

Sucht die Geschichte des Nachdenkens über die Welt als eine sinnvolle Geschichte von Irrtümern psychologisch verständlich zu machen im Dienste der von Schuppe, Mach und Avenarius vertretenen Anschauung, daß es keine Welt an sich, sondern nur eine Welt für uns gibt. Ihre Elemente sind nicht Atome oder sonstige absolute Existenzen, sondern Farben-, Ton-, Druck-, Raum-, Zeit- usw. Empfindungen. Trotzdem aber sind die Dinge nicht bloß subjektiv, nicht bloß Bewußtseinserscheinungen, vielmehr müssen die aus jenen Empfindungen zusammengesetzten Bestandteile unserer Umgebung fortexistierend gedacht werden, auch wenn wir sie nicht mehr wahrnehmen.

Wetter. Wind und Wetter. Fünf Vorträge über die Grundlagen und wichtigeren Aufgaben der Meteorologie. Von Professor Dr. Leonh. Weber. Mit 27 Figuren im Text und 3 Tafeln. (Nr. 55.)

Schildert die historischen Wurzeln der Meteorologie, ihre physikalischen Grundlagen und ihre Bedeutung im gesamten Gebiete des Wissens, erörtert die hauptsächlichsten Aufgaben, die dem ausübenden Meteorologen obliegen, wie die praktische Anwendung in der Wettervorhersage.

Wirtschaftsgeschichte (s. a. Amerika; Eisenbahnen; Geographie; Handwerk; Japan; Rom; Soziale Bewegungen; Verkehrsentwicklung). Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert. Von Professor Dr. L. Pohle. (Nr. 57.)

Gibt in gedrängter Form einen Überblick über die gewaltige Umwälzung, die die deutsche Volkswirtschaft im letzten Jahrhundert durchgemacht hat: die Umgestaltung der Landwirtschaft; die Lage von Handwerk und Hausindustrie; die Entstehung der Großindustrie mit ihren Begleiterscheinungen; Kartellbewegung und Arbeiterfrage; die Umgestaltung des Verkehrswesens und die Wandlungen auf dem Gebiete des Handels.

Wirtschaftsgeschichte. Deutsches Wirtschaftsleben. Auf geographischer Grundlage geschildert von Prof. Dr. Chr. Gruber. Mit 4 Karten. (Nr. 42.)

Beabsichtigt, ein gründliches Verständnis für den sieghaften Aufschwung unseres wirtschaftlichen Lebens seit der Wiederaufrichtung des Reichs herbeizuführen und darzulegen, inwieweit sich Produktion und Verkehrsbewegung auf die natürlichen Gelegenheiten, die geographischen Vorzüge unseres Vaterlandes stützen können und in ihnen sicher verankert liegen.

——— Wirtschaftliche Erdkunde. Von Professor Dr. Chr. Gruber. (Nr. 122.)

Will die ursprünglichen Zusammenhänge zwischen der natürlichen Ausstattung der einzelnen Länder und der wirtschaftlichen Kraftäußerung ihrer Bewohner klar machen und das Verständnis für die wahre Machtstellung der einzelnen Völker und Staaten eröffnen. Das Weltmeer als Hochstraße des Weltwirtschaftsverkehrs und als Quelle der Völkergröße, — die Landmassen als Schauplatz alles Kulturlebens und der Weltproduktion, — Europa nach seiner wirtschaftsgeographischen Veranlagung und Bedeutung, — die einzelnen Kulturstaaten nach ihrer wirtschaftlichen Entfaltung (viele geistreiche Gegenüberstellungen!): all dies wird in anschaulicher und großzügiger Weise vorgeführt.

Zoologie s. Ameisen; Tierleben.

Übersicht nach den Autoren.

Abel, Chemie in Küche und Haus.
Abelsdorff, Das Auge.
Ahrens, Mathematische Spiele.
Alkoholismus, der, seine Wirkungen und seine Bekämpfung. 3 Bände.
Auerbach, Die Grundbegriffe der modernen Naturlehre.
Biedermann, Die technische Entwickl. der Eisenbahnen der Gegenwart.
Biernacki, Die moderne Heilwissenschaft.
Blau, Das Automobil.
Bloch, Die ständischen u. sozialen Kämpfe.
Blochmann, Luft, Wasser, Licht u. Wärme. — Grundlagen der Elektrotechnik.
Boehmer, Jesuiten.
Boehmer, Luther im Lichte der neueren Forschungen.
Bongardt, Die Naturwissenschaften im Haushalt. 2 Bändchen.
Bonhoff, Jesus und seine Zeitgenossen.
Borinski, Das Theater.
Börnstein und Marckwald, Sichtbare und unsichtbare Strahlen.
Braasch, Religiöse Strömungen.
Bruinier, Das deutsche Volkslied.
Brüsch, Die Beleuchtungsarten der Gegenwart.
Buchner, 8 Vorträge a. d. Gesundheitslehre.
Burgerstein, Schulhygiene.
Bürkner, Kunstpflege in Haus u. Heimat.
Busse, Weltanschauung. d. gr. Philosoph.
Cranz, Arithmetik und Algebra. I.
Daenell, Geschichte der Ver. Staaten von Amerika.
v. Duhn, Pompeji.
Eckstein, Der Kampf zwischen Mensch und Tier.
Erbe, Hist. Städtebilder aus Holland und Niederdeutschland.
Flügel, Herbarts Lehren und Leben.
Franz, Der Mond.
Frech, Aus der Vorzeit der Erde.
Frentzel, Ernähr. u. Volksnahrungsmittel.
Fried, Die moderne Friedensbewegung.
Geffcken, A. d. Werdezeit d. Christentums.
Gerber, Die menschliche Stimme.
Giesebrecht, Die Grundzüge der israelitischen Religionsgeschichte.
Giesenhagen, Unsere wichtigsten Kulturpflanzen.

Aus Natur und Geisteswelt.

Jedes Bändchen geheftet 1 Mk., geschmackvoll gebunden 1 Mk. 25 Pfg.

Goldschmidt, Die Tierwelt d. Mikroskops.
Graetz, Licht und Farben.
Graul, Ostasiatische Kunst.
Gruber, Deutsches Wirtschaftsleben.
Gruber, Wirtschaftliche Erdkunde.
Günther, Das Zeitalter der Entdeckungen.
Hahn, Die Eisenbahnen.
v. Hansemann, Der Aberglaube in der Medizin.
Hartwig, Das Stereoskop.
Hassert, Die Polarforschung.
Hassert, Die deutschen Städte.
Haushofer, Bevölkerungslehre.
Hausrath, Der deutsche Wald.
Heigel, Politische Hauptströmungen in Europa im 19. Jahrh.
Heil, D. Städte u. Bürger im Mittelalter.
Heilborn, Die deutschen Kolonien. (Land und Leute.)
Heilborn, Der Mensch.
Hennig, Einführung in das Wesen der Musik.
Hennings, Tierkunde. Eine Einführung in die Zoologie.
Hesse, Abstammungslehre u. Darwinismus.
Hubrich, Deutsches Fürstentum und deutsches Verfassungswesen.
Janson, Meeresforschung u. Meeresleben.
Ilberg, Geisteskrankheiten.
Kaupe, Der Säugling.
Kautzsch, Die deutsche Illustration.
Kirchhoff, Mensch und Erde.
Knabe, Geschichte d. deutsch. Schulwesens.
Knauer, Zwiegestalt der Geschlechter in der Tierwelt.
Knauer, Die Ameisen.
Kohler, Moderne Rechtsprobleme.
Kraepelin, Die Beziehungen der Tiere zueinander.
Krebs, Haydn, Mozart, Beethoven.
Kreibig, Die fünf Sinne des Menschen.
Külpe, Die Philosophie der Gegenwart.
Külpe, Immanuel Kant.
Küster, Vermehrung und Sexualität bei den Pflanzen.
Kuppers, Volksschule und Lehrerbildung der Ver. Staaten.
Laughlin, Aus dem amerikanischen Wirtschaftsleben.
Launhardt, Am sausenden Webstuhl der Zeit.
Leick, Krankenpflege.
Loening, Grundzüge der Verfassung des Deutschen Reiches.
Lotz, Verkehrsentwklg. i. Dtschl. 1800—1900.
Luschin von Ebengreuth, Die Münze.
Maas, Lebensbedingungen der Tiere.
Maier, Soziale Bewegungen u. Theorien.
von Maltzahn, Der Seekrieg.
Manes, Grundzüge d. Versicherungswes.
Maennel, Vom Hilfsschulwesen.
Martin, Die höh. Mädchenschule in Dtschld.
Matthaei, Deutsche Baukunst i. Mittelalt.
Mehlhorn, Wahrheit und Dichtung im Leben Jesu.
Merckel, Bilder aus der Ingenieurtechnik.
Merckel, Schöpfungen der Ingenieurtechnik der Neuzeit.
Meringer, Das deutsche Haus und sein Hausrat.
Mie, Moleküle — Atome — Weltäther.
Miehe, Die Erscheinungen des Lebens.
von Negelein, Germ. Mythologie.
Oppenheim, Das astronomische Weltbild im Wandel der Zeit.
Otto, Das deutsche Handwerk.
Otto, Deutsches Frauenleben.
Pabst, Die Knabenhandarbeit.
Paulsen, Das deutsche Bildungswesen.
Petersen, Öffentliche Fürsorge für die hilfsbedürftige Jugend.
Petzoldt, Das Weltproblem.
Pfannkuche, Religion u. Naturwissensch.
Pischel, Leben und Lehre des Buddha.
Pohle, Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert.
von Portugall, Friedrich Fröbel.
Pott, Der Text des Neuen Testaments nach seiner geschichtl. Entwicklung.
Rand, Kulturgeschichte des deutschen Bauernhauses.
Rathgen, Die Japaner.
Rehmke, Die Seele des Menschen.
Reukauf, Die Pflanzenwelt d. Mikroskops.
Richert, Schopenhauer.
Richter, Einführung in die Philosophie.
von Rohr, Optische Instrumente.
Sachs, Bau und Tätigkeit des menschlichen Körpers.
Scheffer, Das Mikroskop.
Scheid, Die Metalle.
Scheiner, Der Bau des Weltalls.
Schirmacher, Die mod. Frauenbewegung.
Schmidt, Gesch. des Welthandels.
Schubring, Rembrandt.
Schumburg, Die Tuberkulose.
Schwemer, Restauration und Revolution.
Schwemer, Die Reaktion u. die neue Ära.
Schwemer, Vom Bund zum Reich.
von Soden, Palästina.
von Sothen, D. Kriegswesen i. 19. Jahrh.
Spiro, Geschichte der Musik.
Stein, Die Anfänge der menschl. Kultur.
Steinhausen, Germanische Kultur in der Urzeit.
Sticher, Eine Gesundheitslehre für Frauen.
Teichmann, Der Befruchtungsvorgang.
Tews, Schulkämpfe der Gegenwart.
Tews, Mod. Erziehung in Haus u. Schule.
Thieß, Deutsche Schiffahrt.

Aus Natur und Geisteswelt.

Jedes Bändchen geheftet 1 Mk., geschmackvoll gebunden 1 Mk. 25 Pfg.

Thurn, Die Funkentelegraphie,
Tolksdorf, Gewerblicher Rechtsschutz in Deutschland.
Uhl, Entsteh. u. Entwickl. uns. Mutterspr.
Unold, Aufgab. u. Ziele d. Menschenlebens.
Vater, Theorie u. Bau der neueren Wärmekraftmaschinen. — Die neueren Fortschritte auf dem Gebiete der Wärmekraftmaschinen. — Dampf u. Dampfmaschine.
Voges, Der Obstbau.
Volbehr, Bau u. Leben d. bildenden Kunst.
Wahrmund, Ehe und Eherecht.
Weber, Wind und Wetter.
Weber, Von Luther zu Bismarck. 2 Bdch.
Wedding, Eisenhüttenwesen.
Weinel, Die Gleichnisse Jesu.
Weise, Schrift- und Buchwesen in alter und neuer Zeit.
Weise, Die d. Volksstämme u. Landschaft.
Wieler, Kaffee, Tee, Kakao und die übrigen narkotischen Aufgußgetränke.
Wilbrandt, Die Frauenarbeit.
Wislicenus, Der Kalender.
Witkowski, Das d. Drama d. XIX. Jahrh.
Wustmann, Albrecht Dürer.
Zacharias, Süßwasserplankton.
Zander, Nervensystem. — Leibesübungen.
Ziebarth, Kulturbilder aus griechischen Städten.
Ziegler, Allgem. Pädagogik. — Schiller.
v. Zwiedineck-Südenhorst, Arbeiterschutz und Arbeiterversicherung.

Es werden folgen:

Alt, Physik der Kälte.
Anselmino, Das Wasser.
Arndt, Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft.
Auhagen, Agrarpolitische Zeitfragen.
Backhaus, Die Milch.
Bardeleben, Die menschliche Anatomie.
Barinck, Erforschung und künstliche Herstellung der Stoffe des Pflanzen- und Tierreichs.
Bendix, Geldmarkt.
Bitterauf, Die franz. Revolution.
— Napoleon und seine Zeit.
— Friedrich der Große.
Bock, Zeitmesser.
Böckel, Die deutsche Volkssage.
Börnstein, Wärmelehre.
Brandenburger, Deutschland u. Polen in ihren geschichtlichen Beziehungen.
Braun, Ethik.
Buchgewerbe und die Kultur. (Vorträge von: Focke, Hermelink, Kautzsch, Wäntig, Witkowski und Wuttke.)
Buchka, Geschichte der Chemie.
Buhl, Kultur des Islams.
Claassen, Deutsche Landwirtschaft.
Cohn, Führende Denker.
Cornils, Einführung in das Studium der Theologie.
Dähnhardt, Das Märchen.
Dippe, Die Hygiene des täglichen Lebens.
Doren, Die Hansa und die Entwickelung der deutschen Seemacht.
Eckert, Kolonialpolitik.
Endell, Städtebau.
Feßler, Die neueren Fortschritte der Chirurgie.
Fitzner, Allgemeine Völkerkunde.
Franke, Geschichte des deutschen Gefühls.
Fried, Internationales Leben der Gegenwart.
Friedrich, Die wirtschaftlichen Verhältnisse Asiens.
Fritz, Das moderne Volksbildungswesen.
Gaehde, Das Theater.
Gaupp, Kinderpsychologie.
Geffken, Grundzüge des Völkerrechts.
Gisevius, Die Pflanzen.
Graul, Die Entwickelung der deutschen Malerei im 19. Jahrhundert.
Gutzeit, Die Bakterien.
Haendke, Die deutsche Kunst im täglichen Leben.
Haguenin, Hauptströmungen der französischen Literatur.
v. Halle, Truste und Kartelle.
Heinrici, Recht und Rechtspflege in Deutschland.
Hellwig, Verbrechen und Aberglaube.
Hensel, Rousseau.
Hoffmann, Die europäischen Sprachen.
Jacob, Einleitung in das Studium der Geschichte.
Jaeschke, Dante.
Jhering, Wasserkraftmaschinen.
Jiriczek, Geschichte der engl. Dichtung.
Istel, Die musikalische Romantik in Deutschland.
— Das Kunstwerk Wagners.
Kahle, Ibsen, Björnson und ihre Zeitgenossen.
Kautzsch, Die Krebskrankheit.
Kirn, Die sittlichen Lebensanschauungen der Gegenwart.
Knabe, Das deutsche Schulwesen der Gegenwart.

Aus Natur und Geisteswelt.

Jedes Bändchen geheftet 1 Mk., geschmackvoll gebunden 1 Mk. 25 Pfg.

Köhler, Aufklärung.
Krumm, Das Drama.
Kühne, Geschichte der Freiheitskriege.
Kümmel, Photochemie.
Lampert, Welt der Organismen.
Landauer, Talmud.
Landsberg, Biologie.
Langenbeck, Englands Weltmacht.
Lehmann, Mystik.
— Die tierische Form in Beziehung zur Lebensweise der Tiere.
Lehmann-Haupt, Die babylonische Kultur.
— Schliemanns Ausgrabungen.
Lehner, Römische Kultur in Deutschland.
Leser, Börse und Börsengeschäfte.
Louis, Liszt und Berlioz.
Lyon, Einführung in die deutsche Sprach- und Literatur-Forschung.
Maas, Die geistige Entwickelung des Kindes.
Marcuse, Praktische Himmelskunde.
Matthäi, Die deutsche Baukunst vom 15. Jahrhundert bis zur Gegenwart.
May, Gesteinsbildende Tiere.
Mayer, Geschichte des westeuropäischen Beamtentums.
Menzer, Grundzüge der Ästhetik.
Meyer, Der Krieg im Zeitalter des Verkehrs.
— Das Neue Testament.
Meyer, R. M., Neuzeitliche Meister der Weltliteratur.
Mielke, Das deutsche Dorf.
Mollwo, Die deutschen Erwerbsgesellschaften.
Morgenroth, Die Statistik.
Most, Die Boden- und Wohnungsfrage.
Müller, Methoden der Physiologie.
— Die chemische Industrie.
Müller, S., Amerikanische technische Hochschulen.
Natorp, Pestalozzi.
Neurath, Antike Wirtschaftsgeschichte.
Ohr, Staat und Kirche im Mittelalter.
Oppenheim, Die Probleme der neueren Astronomie.
Peter, Die Planeten.
Pinder, Einführung in das Studium der Kunstgeschichte.
Pöschel, Die Luftschiffahrt.
Potonié, Morphologie der Pflanzen.
Rehm, Deutsche Volksfeste und Volkssitten.
Reukauf, Die Pflanzenwelt des Mikroskops.
Richert, Einleitung in das Studium der Philosophie.
Riemann, Geschichte des deutschen Romans.
Rietsch, Die Grundlagen der Tonkunst.
Rosin, Herz, Blutgefäße, Blut und deren Erkrankungen.
Sallwürk, Einleitung in die wissenschaftliche Pädagogik.
Salomon, Die politische und kulturelle Entwickelung Rußlands.
Saenger, Das englische Kulturleben der Gegenwart.
v. Scala, Die Entwickelung des griechischen Volkes.
Scheibe, Die Minerale.
Scheler, Erkenntnislehre.
Schmidt, Bedeutung der Seemacht in der neueren Geschichte.
Schöne, Politische Geographie.
Schulz, Antike Wirtschaft, Technik und Kultur.
Schwarz, Allgemeine Finanzverwaltung.
Sieger, Der moderne Begriff der Nation.
— Shakespeare.
Solmsen, Die russische Literatur des 19. Jahrhunderts.
Spiro, Antikes Leben im Liede.
Steindorf, Kultur des alten Ägyptens.
Steinmann, Die Eiszeit und der urgeschichtliche Mensch.
Stöcker, Die Frau und die moderne Kultur.
Strauß, Mietrecht.
Thieß, Zeitungswesen.
Thumb, Die Völker der Balkanhalbinsel.
Tobler, Kolonialbotanik.
Troeltsch, Einführung in die Arbeiterfrage.
Trömner, Suggestion und Hypnotismus.
Trüper, Die Charakterfehler im Kindes- und Jugendalter.
Überschaer, Die deutsche Zollpolitik.
Unger, Das Buch und seine Herstellung.
Vater, Maschinenkunde.
Verworn, Mechanik des Geisteslebens.
Vischer, Paulus.
Vogt, Deutsches Vogelleben.
Vollers, Weltreligionen.
Walzel, Geschichte der deutschen Romantik.
Weber, Probleme der großindustriellen Entwickelung.
Weinstein, Entstehung der Welt und der Erde.
Wendscher, Goethes Welt- und Lebensanschauung.
Wentscher, Geschichte und Kritik des Materialismus.
Wernicke, Ansteckende Volkskrankheiten.
Wiedenfeld, Verkehrswesen.
— Die Seehäfen des Weltverkehrs.
Wobbermin, Wesen und Wahrheit der Religion.
Zur Straßen, Seelenleben der Tiere.

Aus deutscher Wissenschaft u. Kunst.

Die Sammlung soll dazu dienen, alle, die bestrebt sind, ihre Bildung zu erweitern, in die Lektüre wissenschaftlicher Werke einzuführen. Aus geisteswissenschaftlichen, naturwissenschaftlichen, religiösen und philosophischen Werken wird eine Auslese getroffen, die geeignet ist, in die wichtigsten Fragen auf den einzelnen Gebieten einzuführen, den Weg zu den Quellen zu weisen und zugleich die Kunstformen der Darstellung in Musterbeispielen zu zeigen. Die Erläuterungen räumen unter Beiseitelassen unnötiger Gelehrsamkeit und auf das knappste Maß beschränkt, nur solche Schwierigkeiten aus dem Wege, die eine unbefangene und rasche Aufnahme der Lektüre verhindern. Zunächst erschienen folgende Bändchen:

Zur Geschichte der deutschen Literatur. Proben literar-historischer Darstellung für Schule und Haus ausgewählt und erläutert von Dr. R. Wesseln. geb. M. 1.20.

Inhalt: Vogt, Der Heliand. Uhland, Walther von der Vogelweide. v. Treitschke, Die neue Literatur. Gervinus, Lessing. Hettner, Herder. Bielschowsky, Goethe und Schiller. Bellermann, Schillers Don Carlos. Brahm, Kleists Hermannsschlacht. Scherer, Grillparzer. Mayne, Mörike als Lyriker. Schmidt, Gustav Freytag.

Zur Kunst. Ausgewählte Stücke moderner Prosa zur Kunstbetrachtung und zum Kunstgenuß herausgegeben von Dr. M. Spanier. Mit Einleitung, Anmerkungen und Bilderanhang. geb. M. 1.20.

Inhalt: Avenarius, Kunstgenuß und helfendes Wort. Avenarius, Rethel: Der Tod als Freund. v. Seidlitz, Deutsche Kunst. Springer, Albrecht Dürers Phantasiekunst: Ritter, Tod und Teufel. Hirth, Malerische Auffassungen und Techniken des Mittelalters und der Renaissance. Hirth, Das Natürliche in der Kunst. Lichtwark, Rembrandt: Der blinde Tobias. Lichtwark, Rembrandts Haus. Furtwängler, Medusa. Urlichs, Die Laokoongruppe. Bürkner, Gotische Schmuckformen. Borrmann, Andreas Schlüter. Bayersdorfer, Zur Charakteristik Michelangelos. Bayersdorfer, Über Kunst. (Aphorismen.) Wölfflin, Die Teppichkartons Raffaels: Der wunderbare Fischzug. Justi, Velazquez: Die Übergabe von Breda. Schultze-Naumburg, Vom Bauernhaus. Gurlitt, Sachlicher Stil im Gewerbe. Gurlitt, Was will die Hellmalerei? Brinckmann, Meißner Porzellan. Floerke, Etwas über Böcklin. Thoma, Ansprache an die Freunde bei Gelegenheit seines 60. Geburtstages.

Zur Geschichte. Proben von Darstellungen aus der deutschen Geschichte für Schule und Haus ausgewählt und erläutert von Dr. W. Scheel. geb. M. 1.20.

Inhalt: Mommsen, Kelten und Germanen vor Cäsar. Brunner, Kriegswesen und Gefolgschaft. Freytag, Karl der Große. v. Giesebrecht, Gründung des Deutschen Reichs durch Heinrich I. v. Kugler, Der Kreuzzug Kaiser Friedrichs I. v. Below, Die Stadtverwaltung in ihrer Beziehung zu Handel und Gewerbe. Schäfer, Die Hanse. Lamprecht, Entwicklung der ritterlichen Gesellschaft. v. Treitschke, Luther und die deutsche Nation. v. Ranke, Die Epoche der Reformation und der Religionskriege. Schiller, Die Schlacht bei Lützen. Droysen, Fehrbellin. Friederich, Blücher und Gneisenau. v. Moltke, Schlacht bei Vionville — Mars la Tour (16. August). Marcks, Kaiser Wilhelm I. Anhänge.

Zur Erdkunde. Proben erdkundlicher Darstellung für Schule und Haus ausgewählt und erläutert von Dr. F. Lampe. geb. M. 1.20.

Inhalt: v. Humboldt, Über die Wasserfälle des Orinoko bei Atures und Maypures. Ritter, Aus der Einleitung zur „Erdkunde im Verhältnis zur Natur und zur Geschichte des Menschen oder allgemeine vergleichende Geographie". Peschel, Der Zeitraum der großen Entdeckungen. Barth, Reise in Adamaua, Entdeckung des Benué. v. Richthofen, Aus China. v. Drygalski, Die deutsche Südpolarexpedition. Kirchhoff, Das Meer im Leben der Völker. Ratzel, Deutschlands Lage und Raum. Partsch, Das niederrheinische Gebirge, seine Täler und seine Tieflandbucht. v. d. Steinen, Jägertum, Feldbau und Steinzeitkultur der Indianer am Schingu. Geschichtlich-biographische Anmerkungen. Erklärung geologischer Fachausdrücke.

Zur Einführung in die Philosophie der Gegenwart.

Acht Vorträge von Prof. Dr. A. Riehl. 2. Auflage. Geheftet ℳ 3.—, in Leinwand gebunden ℳ 3.60.

„Wir gestehen, daß uns selten die Lektüre eines Buches so viel geistigen Genuß bereitet hat, als die des vorliegenden. Der Verfasser hat es meisterhaft verstanden, die vielfach als äußerst langweilig und trocken verschriene Disziplin nicht nur interessant und fesselnd darzustellen, sondern es ist ihm auch gelungen, recht klar und allgemein verständlich zu schreiben, so daß jeder Gebildete getrost nach dem Buche greifen kann." (Leipziger Lehrerzeitung.)

„Von den üblichen Einleitungen in die Philosophie unterscheidet sich Riehls Buch nicht bloß durch die Form der freien Rede, sondern auch durch seine ganze methodische Auffassung und Anlage, die wir nur als eine höchst glückliche bezeichnen können. Nichts von eigenem System, nichts von langatmigen logischen, psychologischen oder gelehrten historischen Entwicklungen, sondern eine lebendig anregende und doch nicht oberflächliche, vielmehr in das Zentrum der Philosophie führende Betrachtungsweise. . . . Wir möchten somit das philosophische Interesse . . . mit Nachdruck auf Riehls Schrift hinweisen. (Monatsschr. f. höh. Schulen.)

Arbeit und Rhythmus. Von Prof. Dr. Karl Bücher.

Dritte, stark vermehrte Auflage. Geheftet ℳ 7.—, in Leinwand gebunden ℳ 8.—

„. . . . Die übrige Gemeinde allgemein Gebildeter, welche nicht bloß diese oder jene Einzelheit der in der Bücherschen Arbeit enthaltenen wissenschaftlichen Errungenschaften interessiert, sondern die sich für die Gesamtheit des selbständigen und weitgreifenden Überblicks über den vielverschlungenen Zusammenhang von Arbeit und Rhythmus aufrichtig freuen darf, wird meines Erachtens dem bewährten Forscher auch dafür besonders dankbar sein, daß er ihr einen wertvollen Beitrag zu einer Lehre geliefert hat, welche die edelsten Genüsse in unserm armen Menschenleben vermittelt, nämlich zur Lehre von der denkenden Beobachtung nicht bloß welterschütternder Ereignisse, sondern auch alltäglicher, auf Schritt und Tritt uns begegnender Geschehnisse."
(G. v. Mayr in der Beilage z. Allgem. Ztg.)

Himmelsbild und Weltanschauung im Wandel der Zeiten.

Von Prof. Troels-Lund. Autorisierte Übersetzung von L. Bloch. Zweite Auflage. In Leinwand gebunden ℳ 5.—

„. . . . Es ist eine wahre Lust, diesem kundigen und geistreichen Führer auf dem langen, aber nie ermüdenden Wege zu folgen, den er uns durch Asien, Afrika und Europa, durch Altertum und Mittelalter bis herab in die Neuzeit führt. . . . Es ist ein Werk aus einem Guß, in großen Zügen und ohne alle Kleinlichkeit geschrieben. . . . Wir möchten dem schönen, inhaltreichen und anregenden Buche einen recht großen Leserkreis nicht nur unter den zünftigen Gelehrten, sondern auch unter den gebildeten Laien wünschen. Denn es ist nicht nur eine geschichtliche, d. h. der Vergangenheit angehörige Frage, die darin erörtert wird, sondern auch eine solche, die jedem Denkenden auf den Fingern brennt. Und nicht immer wird über solche Dinge so kundig und so frei, so leidenschaftlos und doch mit solcher Wärme gesprochen und geschrieben, wie es hier geschieht. . . ." (W. Nestle in den Neuen Jahrbüchern für das klassische Altertum.)

Das Erlebnis und die Dichtung. Lessing, Goethe, Novalis, Hölderlin.

Vier Aufsätze von Wilhelm Dilthey. Geheftet ℳ 4.80, in Leinwand gebunden ℳ 5.60.

„. . . Dieses tiefe und schöne Buch gewährt einen starken Reiz, Diltheys feinfühlig wägende und leitende Hand das künstlerische Fazit so außerordentlicher Phänomene im unmittelbaren Anschluß an die knappe, großlinige Darstellung ihres Wesens und Lebens ziehen zu sehen. Hier, das fühlt man auf Schritt und Tritt, liegt auch wahrhaft inneres Erlebnis eines Mannes zugrunde, dessen eigene Geistesbeschaffenheit ihn zum nachschöpferischen Eindringen in die Welt unserer Dichter und Denker geradezu bestimmen mußte. . . . Was diesen auf einen Lebenszeitraum von 40 Jahren verteilten — man wendet hier das Wort fast instinktiv an — klassischen Aufsätzen ein ganz besonders edles Gepräge gibt, das ist der goldene Schimmer geistiger Jugendfrische, der sie verklärt, die lautere Verehrung unserer höchsten literarisch-künstlerischen Kulturwerke, der den Ausdruck überall durchzittert. Hier schreibt Ehrfurcht und zwar lebendige Ehrfurcht, die sich den Geistern und ihrem Werk in liebendem Erkenntnisdrange hingibt und weiß, warum sie es tut." (Das literarische Echo.)

Die hellenische Kultur. Dargestellt von Fritz Baumgarten, Franz Poland, Richard Wagner.

Mit 7 farbigen Tafeln, 2 Karten und gegen 400 Abbildungen im Text und auf 2 Doppeltafeln. Geheftet *M* 10.—, in Leinwand gebunden *M* 12.—

„Ein Buch, das, ohne mit Gelehrsamkeit zu prahlen, die wissenschaftliche Tüchtigkeit der Verfasser bezeugt. Überall sind auch, bei der Behandlung der Kunst wie der des Schrifttums und der politischen Verhältnisse, die neuesten Funde eingehend berücksichtigt. Die Darstellung ist meist knapp, aber inhaltreich, verständlich und gefällig. Trefflich ist gleich der kurze Abschnitt über Sprache und Religion in der Einleitung. Ganz meisterhaft scheint mir die Behandlung der Kunst. Nirgends bloße Redensarten, selten Urteile, die für den Leser in der Luft schweben, weil ihm die Anschauungen fehlen. Was zu sagen ist, wird meist an gut gewählte Beispiele angeknüpft. Neben der äußerlichen Geschichte der Kunst kommt auch die Stilentwicklung zu vollem Recht. Das staatliche Leben, besonders in Athen, wird in allen seinen Betätigungen anschaulich und doch nicht zu ausführlich vorgeführt. Vergleiche mit späteren Verhältnissen erleichtern oft das Verständnis. Die Schilderung des geistigen Lebens hebt besonders die gewaltigeren Persönlichkeiten hervor, begnügt sich aber nicht mit bloßen Tatsachen und Urteilen, sondern führt, soweit tunlich, auch Proben an oder gibt Inhaltsangaben der überlieferten Werke, die auch dem mit der griechischen Literatur unbekannten Leser ein Verständnis für die Bedeutung dieser Geisteshelden eröffnen." (Lehrproben und Lehrgänge. 1906.)

Das Mittelmeergebiet. Von Professor Dr. A. Philippson.

Seine geograph. u. kulturelle Eigenart. Mit 9 Figuren im Text, 13 Ansichten und 10 Karten auf 15 Tafeln. Geh. *M* 6.—, in Leinwand geb. *M* 7.—

„... Das vorliegende Werk eignet sich vorzüglich, um einem weiten Kreise allgemein Gebildeter eine Vorstellung von dem zu geben, was Geographie heute ist, namentlich aber der stetig wachsenden Zahl der Besucher des Mittelmeergebietes ein tieferes Verständnis für das, was sie sehen, zu erschließen. Jeder sollte sich das Buch als Ergänzung seines Reisehandbuchs mitnehmen, und die Bibliotheken unserer Rundreisedampfer sollten es in mehreren Exemplaren enthalten. . . . Auch dem Historiker, dem Kulturhistoriker, dem Soziologen bringt das Buch bedeutenden Gewinn. . . . Die Bilder sind vorzüglich gewählt und gut ausgeführt, die Karten sehr klare Veranschaulichungen des Textes." (Deutsche Literaturzeitung.)

Die Renaissance in Florenz und Rom.

Acht Vorträge von Prof. Dr. K. Brandi. 2. Aufl. Geh. *M* 5.—, in Leinwand geb. *M* 6.—

„... Im engsten Raum stellt sich die gewaltigste Zeit dar, mit einer Kraft und Gedrungenheit, Schönheit und Kürze des Ausdrucks, die klassisch ist. Gerade was das größere Publikum erlangen will und soll, kann es daraus gewinnen, ohne doch mit oberflächlichem Halbkennen überladen zu werden. Den tiefer Dringenden gibt das schöne Werk den Genuß einer nochmaligen, kurzen, knappen Zusammenfassung; als habe man lange in einer fernen, großartigen Welt gelebt, ganz von ihrem Sein und Wesen erfüllt, müsse nun Abschied nehmen und sehe sie noch einmal mit einem Schlage vor sich, groß, kühn, farbenreich und nahe und ins Gedächtnis unwandelbar eingegraben, indes man sich wieder der eigenen Zeit zuwendet und weiterwandert." (Die Natio

Die Entwicklung des deutschen Städtewesens. Von Hugo Preuß.

1. Band. Entwicklungsgeschichte der deutschen Stadtverfassung. Geh. *M* 4.80, in Leinwand geb. *M*

Das vorliegende Werk stellt sich als erstes die Aufgabe einer zusammenfassenden trachtung des deutschen Städtewesens in entwicklungsgeschichtlichem Zusammenhange seiner Organisation und seiner Funktionen. Der erste, geschichtliche Band betrachtet so die deutsche Verfassungsgeschichte, die sonst vom Standpunkte der Entwicklung des Reiches oder der Territorialstaaten aus behandelt wird, unter dem Gesichtspunkte der bürgerlichen Entwicklung mit dem Ergebnis, daß der ungelöste Gegensatz zwischen dem urbanen Verfassungsprinzip der freien Genossenschaft und dem agrarischen Organisationsprinzip des herrschaftlichen Verbandes alle Jahrhunderte der deutschen Entwicklung durchzieht.

So darf auch schon dieser erste Band — ein zweiter wird die Probleme der städtischen Verfassung und Verwaltung untersuchen, die sich aus der neuesten Entwicklung namentlich der großstädtischen Agglomerationen mit unabweislicher Notwendigkeit ergeben — aktuelles Interesse beanspruchen und von keinem ungelesen bleiben, der irgendwie an der Entwicklung unserer inneren Zustände praktisch oder ideell beteiligt ist.

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin.

DIE KULTUR DER GEGENWART

IHRE ENTWICKLUNG UND IHRE ZIELE

HERAUSGEGEBEN VON PROFESSOR PAUL HINNEBERG

In 4 Teilen. Lex.-8. Jeder Teil zerfällt in einzelne inhaltlich vollständig in sich abgeschlossene u. einzeln käufliche Bände (Abteilungen).

Die „Kultur der Gegenwart" soll eine systematisch aufgebaute, geschichtlich begründete Gesamtdarstellung unserer heutigen Kultur darbieten, indem sie die Fundamentalergebnisse der einzelnen Kulturgebiete nach ihrer Bedeutung für die gesamte Kultur der Gegenwart und für deren Weiterentwicklung in großen Zügen zur Darstellung bringt. Das Werk vereinigt eine Zahl erster Namen aus allen Gebieten der Wissenschaft und Praxis und bietet Darstellungen der einzelnen Gebiete jeweils aus der Feder des dazu Berufensten in gemeinverständlicher, künstlerisch gewählter Sprache auf knappstem Raume.

Teil I: Die geisteswissenschaftlichen Kulturgebiete. 1. Hälfte. Religion und Philosophie, Literatur, Musik und Kunst mit vorangehender Einleitung zu dem Gesamtwerk.

Abt. 1. Die allgemeinen Grundlagen der Kultur der Gegenwart.
Abt. 2. Aufgaben und Methode der Geisteswissenschaften.
Abt. 3. Außerchristliche Religionen.
Abt. 4. Die christliche Religion mit Einschluß der israelit.-jüd. Religion.
Abt. 5. Allgem. Geschichte der Philosophie.
Abt. 6. System der Philosophie.
Abt. 7. Die orientalischen Literaturen.
Abt. 8. Die griechische und lateinische Literatur und Sprache.
Abt. 9. Die osteuropäischen Literaturen und die slawischen Sprachen.
Abt. 10. Die romanische und englische Literatur und Sprache.
Abt. 11. Die deutsche Literatur und Sprache. Allgemeine Literaturwissenschaft.
Abt. 12. Die Musik.
Abt. 13. Die orientalische Kunst. Die europäische Kunst des Altertums.
Abt. 14. Die europäische Kunst des Mittelalters und der Neuzeit. Allgemeine Kunstwissenschaft.

Teil II: Die geisteswissenschaftlichen Kulturgebiete. 2. Hälfte. Staat und Gesellschaft, Recht und Wirtschaft.

Abt. 1. Völker-, Länder- und Staatenkunde.
Abt. 2. Allgemeine Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte.
Abt. 3. Staat und Gesellschaft des Orients.
Abt. 4. Staat und Gesellschaft Europas im Altertum und Mittelalter.
Abt. 5. Staat und Gesellschaft Europas und Amerikas in der Neuzeit.
Abt. 6. System der Staats- und Gesellschaftswissenschaft.
Abt. 7. Allgemeine Rechtsgeschichte.
Abt. 8. Systematische Rechtswissenschaft.
Abt. 9. Allgemeine Wirtschaftsgeschichte.
Abt. 10. System der Volkswirtschaftslehre.

Teil III: Die naturwissenschaftlichen Kulturgebiete. Mathematik, Anorganische und organische Naturwissenschaften, Medizin.

Teil IV: Die technischen Kulturgebiete. Bautechnik, Maschinentechnik, industrielle Technik, Landwirtschaftliche Technik, Handels- und Verkehrstechnik